MARCEL JULLIAN

Bătălia Angliei

CUVÂNT ÎNAINTE

„Bătălia Angliei” – denumire sub care este cunoscut ansamblul de operații militare desfăşurate în spațiul aerian britanic în toamna anului 1940 – constituie tema unei bogate literaturi memorialistice şi istoriografice. Personalități politice, comandanți militari, simpli combatanți, reporteri de război şi, în sfârşit, istorici au prezentat în scrierile lor diversele faze ale acestei încleştări dramatice de pe cerul Angliei şi au analizat factorii care i-au determinat deznodământul. În şirul numeros al autorilor care au consacrat Bătăliei Angliei lucrări speciale sau i-au acordat un spațiu larg în cuprinsul operelor lor, cei mai iluştri sunt, desigur, Winston Churchill şi feldmareşalul Allan Brooke. Memoriile lor înfățişează acest important moment al istoriei celui de-al doilea război mondial din perspectiva cuprinzătoare a responsabilităților pe care le deținеau în amintita dificilă perioadă a istoriei britanice : prim-ministru unul, comandant suprem al forțelor engleze din metropolă celălalt. Evenimentele politice şi militare din toamna anului 1940 sunt relatate de cele două personalități engleze în cadrul larg al unei viziuni europene şi mondiale a conflictului anglo-german; de la 10, Downing Street[1] şi de la postul de comandă al *Home Force*, bătălia Angliei a fost văzută mai mult în aspectele ei politice şi strategice decât în cele umane. Cartea lui Marcel Jullian, pe care Editura politică o oferă astăzi, în traducere, cititorului român, înfățişează bătălia pentru Anglia în primul rând din unghiul de

[1] Reşedinţa oficială de la Londra a primului ministru al Angliei.

Bentley Priory

Karinhall

vedere al soldatului de rând. În paginile cărții de față, protagoniștii celor două tabere cedează de cele mai multe ori locul participanților direcți la bătălie; autorul nu a urmărit să dea o expunere sistematică a luptelor desfăşurate deasupra Angliei în vara şi toamna anului 1940, ci să-l introducă pe cititor în lumea ostaşului confruntat în fiecare clipă cu prezența tragică a morții.

Istoria Bătăliei Angliei scrisă de Marcel Jullian este în primul rând o istorie trăită, o istorie umană a acestui episod al celui de-al doilea război mondial. Concepută astfel, bătălia Angliei se fărâmițează într-o puzderie de lupte sau dueluri individuale ai căror eroi sunt în primul rând piloții englezi şi aparatele conduse de ei – *Spitfire* şi *Hurricane* – care aveau să repurteze biruința. Printr-o succesiune de flash-uri, cititorul este deplasat rapid de la Bentley Priory la Karinhall – reşedințele şefului Fight Command-ului şi, respectiv, Luftwaffe-ului –, de la aerodromurile engleze la cele germane. Directivele, planurile sau ordinele comandamentelor ori statelor majore rețin mai puțin atenția autorului, ale cărui preocupări se îndreaptă în chip covârşitor spre atitudinile şi reacțiile piloților din cele două armate angajate în luptă. O senzație de viu, de autentic, de participare directă la episoadele descrise se imprimă cititorului la lectura paginilor lui Marcel Jullian. Ea este rezultatul largii anchete întreprinse de autor, care nu s-a mărginit la consultarea bibliografiei temei alese, ci a interogat direct pe martorii evenimentelor descrise şi a izbutit să reconstituie astfel participarea emotivă şi mentală a fiecărui individ la unul din marile momente ale istoriei contemporane. Dar tocmai această modalitate preferată de autor îngustează uneori perspectiva de înțelegere a faptelor relatate şi obligă la unele lămuriri de neapărată necesitate pentru cunoaşterea mai aprofundată a evenimentelor care fac obiectul lucrării.

În vara anului 1940, Reichul nazist părea invincibil. Sub loviturile

germane, Polonia sucombase, după o rezistență eroică, în septembrie 1939; în primăvara anului următor, Danemarca şi Norvegia erau ocupate de unitățile Wehrmacht-ului; campania din mai-iunie a aceluiaşi an avusese drept urmare căderea Belgiei, Olandei şi a Luxemburgului; în sfârşit, armistițiul de la Rethondes pecetluia catastrofa militară a Franței. În fața agresiunii naziste, Anglia rămânea pentru moment singură să continue lupta. Oricât ar părea de surprinzător, comandamentul german nu dispunea la sfârşitul lunii iunie 1940 de nici un plan pentru desfăşurarea unor operații militare în insulele britanice. Convins încă din august 1939 că Anglia nu-şi va onora garanția acordată Poloniei, Hitler nu credea într-o rezistență îndelungată a Marii Britanii după eliminarea aliaților ei continentali. Faimosul „Halt-Befehl" de la 24 mai 1940, care a îngăduit evacuarea la Dunkerque a 340 000 de soldați englezi şi francezi, dintre care 224 000 de englezi (operația „Dynamo"), a fost explicat de unii generali germani – explicație acceptată şi de câțiva istorici – prin dorința lui Hitler de a oferi Angliei posibilitatea unei soluționări politice a conflictului anglo-german. După eşecul tentativelor germane de a angaja negocieri cu Anglia, führer-ul a ordonat, la începutul lunii iulie, O.K.W.-ului[2] să studieze măsurile în vederea unei debarcări în Anglia. La 16 iulie, Hitler a semnat directiva nr. 16, în care îşi arăta intenția de a pregăti împotriva Angliei o operație de debarcare, destinată a fi executată dacă împrejurările ar fi cerut-o. Trei zile mai târziu, în fața Reichstag-ului el încerca să convingă opinia publică internațională că este călăuzit de singurul gând al reinstaurării păcii. Cuvintele agresorului nu puteau însă înşela pe nimeni; de a doua zi, cabinetul britanic refuza orice discuție atât timp cât țările cotropite de hitlerişti nu-şi vor fi recăpătat libertatea.

Dunkerque

[2] O.K.W. = inițialele de la Oberkommando der Wehrmacht (Comandamentul suprem al armatei germane).

Refuzul guvernului britanic de a duce tratative exprima voința hotărâtă a poporului englez de a lupta împotriva nazismului, în acel moment, mijloacele de rezistență ale Angliei erau cu totul restrânse : 24 de divizii, care dispuneau de aproape o mie de tunuri. Corpul expediționar englez fusese silit să abandoneze la Dunkerque aproape întreg armamentul de care dispunea : la 8 iunie în metropolă se aflau doar 72 de care de luptă de tipul „Matilda” şi 33 de tipul „Crusader”[3]. Ieşeau la iveală consecințele dezastruoase ale politicii de conciliere față de agresiunea nazistă. Preocupat să ajungă la un acord cu Reichul nazist, cabinetul Chamberlain neglijase consolidarea şi perfecționarea forțelor militare britanice.

Considerată ca o nouă manifestare a egoismului „perfidului Albion”, hotărârea cabinetului de război de la Londra de a nu trimite escadrile engleze în Franța în momentul cel mai critic al ofensivei germane, a asigurat Marii Britanii minimul necesar de forțe aeriene care să-i garanteze securitatea şi să-i permită, în toamna aceluiaşi an, să respingă ofensiva aeriană germană. În aceste momente deosebit de dificile, care evocau în mintea tuturor zilele când Napoleon îşi concentra la Boulogne flota pentru a debarca în insulele britanice, poporul englez a făcut dovada patriotismului şi spiritului său de sacrificiu, înscriind o pagină sublimă în istoria țării sale. Materializarea cea mai evidentă a înaltelor simțăminte care au animat poporul englez în această perioadă dramatică au fost desigur rezultatele obținute în producția de război, în primul rând în cea aeronautică. Astfel, în cursul lunilor iunie-august s-au construit 4 857 de avioane, față de 4 111 cât fuseseră planificate.

În Marea Britanie exista nu numai un popor hotărât să-şi apere libertatea, ci şi câteva realizări remarcabile ale tehnicii de luptă care

[3] *Eddy Bauer. „Histoire controversée de la deuxième guerre mondiale", vol. II (1940), Monaco, 1966, p. 258.*

aveau să compenseze inferioritatea numerică a R.A.F.-ului (Royal Air Forces) față de Luftwaffe : e vorba de avionul *Spitfire*, construit de Reginald Mitchell, şi de invenția lui Robert Watson Watt, radarul militar.

Bătălia Angliei s-a desfăşurat de-a lungul a trei faze în perioada iunie 1940-iunie 1941[4]. Cea dintâi, desfăşurată între 22 iunie şi 17 august, s-a caracterizat prin atacuri aeriene asupra convoaielor navale britanice şi prin ciocniri între aviațiile de vânătoare deasupra Canalului Mânecii şi a Mării Nordului. În cea de-a doua fază, 13 august - 6 septembrie, germanii au încercat să dobândească supremația aeriană prin distrugerea aerodromurilor din sudul şi sud-estul Angliei şi prin atacarea centrelor industriei aeronautice. Între 7 septembrie 1940 - 21 iunie 1941 s-a desfăşurat ultima fază a bătăliei Angliei, loviturile aviației germane s-au îndreptat împotriva potențialului economic şi militar al Marii Britanii, bombardamentele masive executate asupra Londrei şi a altor oraşe engleze urmărind, în acelaşi timp, subminarea moralului populației.

Hitler a făcut din eliminarea R.A.F.-ului condiția principală pentru realizarea debarcării în Anglia. Eforturile întreprinse de aviația germană în cea de-a doua fază a bătăliei, în scopul de a distruge aviația de vânătoare britanică, s-au soldat cu un eşec. Între 13 şi 23 august, Luftwaffe a pierdut 290 de aparate față de 114 ale R.A.F.-ului; între 24 august şi 6 septembrie 1940, pierderile germane au fost de 359 față de 295 de aparate britanice. În acest meci aerian, scorul a fost aproape în permanență favorabil R.A.F.-ului, dar la începutul lunii septembrie *team*-ul englez se apropie de punctul critic al capacității sale de luptă. Schimbarea de obiectiv de la 6 septembrie avea să se

[4] Ne orientăm după periodizarea lui Karl Klee, „Die Luftschlacht um England 1940" în „Entscheidungsschlachten des zweiten Weltkrieges", Frankfurt am Main, 1960, p. 75.

dovedească fatală pentru Luftwaffe; abandonând atacurile asupra aeroporturilor pentru a se concentra asupra capitalei britanice, germanii au oferit un răgaz adversarului, pe care acesta a ştiut să-l folosească pentru a-şi reface forțele. La 15 septembrie, zi care avea să devină data aniversară a bătăliei Angliei, germanii pierd 56 de avioane. Două zile mai târziu, cu prilejul unei consfătuiri militare la cancelaria Reichului, participanții constată că aviația britanică îşi menține capacitatea de luptă. Acțiunilor Fight Command-ului li se alăturau atacurile întreprinse de Bombcr Command asupra vaselor şi ambarcațiunilor germane concentrate în porturile franceze, în vederea executării operațiunii „*Leul de mare*". La 19 septembrie debarcarea este amânată sine die, iar la 12 octombrie Hitler anunță colaboratorilor săi că problema debarcării va fi din nou studiată în primăvara anului următor.

Trecerea în arhivă a „Leului de mare" nu a însemnat încetarea atacurilor aeriene asupra Angliei.

Începând de la data de 6 septembrie 1940, Londra a fost bombardată 57 de nopți consecutiv; la 9 decembrie 1940 Londra o fost supusă atacului aerian german timp de 24 de ore; în noaptea de 14 spre 15 noiembrie 1940, 437 de bombardiere germane au aruncat asupra oraşului Coventry tone de bombe incendiare, 394 de tone de bombe explozive şi 127 de mine paraşutate.

Intensitatea bombardamentelor germane nu a putut clinti însă voința de rezistență a poporului englez. Cu sânge rece şi umor tipic britanice, locuitorii Angliei au înfruntat primejdiile. O statistică făcută la Londra în perioada bombardamentelor germane a arătat că 64% din londonezi nu-şi părăseau paturile în timpul atacurilor nocturne decât în momentul când exploziile bombelor deveneau foarte apropiate[5]. În

Londra abombardată

[5] Drow Middleton în „Historia", nr. 226, 1965, p. 404.

ciuda epuizării fizice provocate de atacurile de noapte şi de dificultățile de aprovizionare, populația Angliei şi-a continuat munca şi lupta la posturile ce-i fuseseră încredințate, în acele zile, populația Angliei a făcut dovada patriotismului şi eroismului său. De la un capăt la celălalt al țării, bărbați şi femei, tineri şi vârstnici, militari şi civili s-au pregătit să dea riposta agresorului nazist. Lucrând în fabrici şi uzine unde se plămădeau armele victoriei, instruindu-se în pregătirea militară, donând țării economiile lor pentru a sprijini efortul de înarmare, fiecare englez a devenit un combatant al luptei antifasciste. Într-un moment când Anglia se afla singură în fața Reichului nazist, poporul britanic a înfruntat cu spirit de sacrificiu şi curaj una din cele mai puternice armate din istoria militară a lumii. Jertfele nu au fost puține; bombele germane au secerat zeci de mii de vieți şi au distrus sau avariat monumente şi clădiri care făceau mândria englezilor. Lupta împotriva Germaniei hitleriste a devenit un adevărat război popular, pentru că fiecare englez ştia ce înseamnă pentru țara sa robia nazistă. Agresorul s-a lovit de rezistența unui popor care a făcut din libertate bunul său cel mai de preț.

Cartea lui Marcel Jullian este de fapt un omagiu adus celor 1 000 de piloți englezi care au făcut dovada că invincibilitatea Wehrmachtului nazist era un mit. Să nu uităm însă că fără efortul milioanelor de englezi de a păstra şi spori forța Angliei, bravura acestor piloți nu ar fi adus singură victoria. Adevăratul biruitor în bătălia Angliei este poporul britanic.

Battle of Britain Memorial
în
Folkstone

Fl. Constantiniu

ÎN LOC DE PREFAȚĂ

Datorez această carte colonelului Rémy. El m-a îndemnat s-o scriu şi a făcut să mi se deschidă toate uşile în Anglia; fără dânsul nu m-aş fi încumetat niciodată s-o fac. Colonelul Rémy este obişnuit cu rețelele. De la Paris la Londra a făcut să funcționeze o filieră, ale cărei verigi au fost colonelul Passy, colonelul Guy Westmacott, *Air-Marshal*[6]-ul sir John Salmond şi, în sfârşit, *Air Chief Marshal*[7]-ul sir Charles Elworthy, actualul comandant-şef al Forțelor aeriene britanice. Le sunt tuturora profund recunoscător.

La *Fighter Command*[8]-ul de la Stanmore, care a fost creierul bătăliei pentru Anglia, unde m-a primit Air-Marshal-ul sir Douglas Morris, colonelul Williams de la *Intelligence Branch*[9] mi-a încredințat prețioasa sa documentație personală, secretă la acea dată. Comandantul de escadrilă Moorat mi-a făcut cunoscute diferitele aspecte ale Bentley Priory-ului. La Hillingdon House (lângă Uxbridge), *Air Commodore*[10]-ul Thompson, povestindu-mi amintirile sale din timpul bătăliei, m-a făcut să înțeleg mai bine problemele care opuneau atunci grupurile 11 şi 12. De altfel, lui îi datorez faptul că m-am familiarizat cu Ops'room[11]-ul, rămas intact, de unde au plecat ordinele

[6] Mareşal al aerului.
[7] Mareşal şef al aerului.
[8] Comandamentul aviaţiei de vânătoare.
[9] Secţia de informaţii.
[10] Comandor de aviaţie.
[11] Prescurtare din Operations'room (punctul de comandă).

spre escadrilele care au doborât 1 300 din cele 1 733 de aparate germane distruse.

La Biggin Hill, cu al său aerodrom stindard şi martir, „Manston cel făcut praf", datorez totul *Air-Commodore*-ului Deacon Elliot, care, cu o prietenoasă simplitate, mi-a arătat urmele luptelor, popota rămasă aceeaşi, ca şi faimoasa capelă a piloților. În plus, mi-a dat o deosebită dovadă de încredere, îngăduindu-mi să folosesc însemnările sale luate zi de zi, necunoscute până atunci.

La Londra, documentarea mi-a fost înlesnită de *Air-Commodore*-ul J. Wallace din Ministerul Apărării, de *Wing Commander*[12]-ul K. Stevens, de domnul L. A. Jackets, şeful secției istorice a Forțelor aeriene britanice, expert necontestat al bătăliei, şi de domnul Rigby, bibliotecar şi arhivist al lui *Imperial War Museum*[13]. În sfârşit, mulțumesc piloților, îndeosebi *Air Commodore*-ului Deacon Elliot, *Air Commodore*-ului Alan Deere, care şi-a dat osteneala să dicteze pentru mine impresiile asupra bătăliei, pe care nu le inclusese în cartea sa, *Wing Commander*-ului John Hemingway, care a căutat şi a regăsit pentru mine jurnalul său de bord, *Air Commodore*-ului S. B. Grant, precum şi comandanților de grupă W. A. Toyne şi D. P. Kelly.

Imperial War Museum

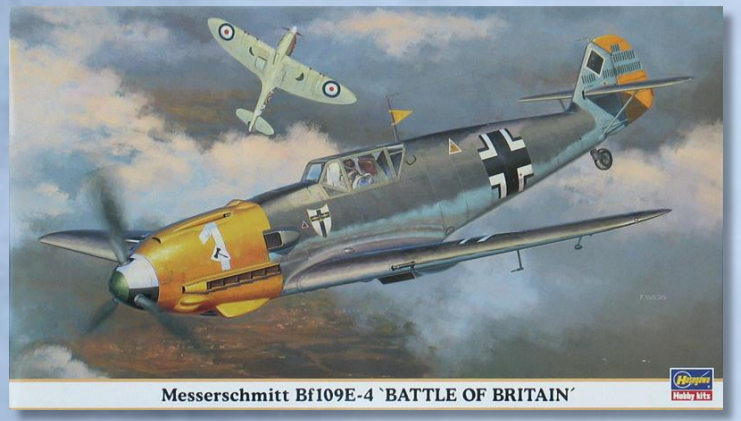
La Paris, ambasada Marii Britanii a manifestat o deosebită înțelegere şi bunăvoință pentru cercetările şi documentația mea mulțumită *Air Commodore*-ului A. L. Winskill, ataşat al aerului pe lângă ambasadă, consilierului de presă D. A. Logan, precum şi domnişoarei Winnie M. Towers. Datorez domnului Paul Guilbert informațiile referitoare la Georges Perrin, unul din cei paisprezece francezi care au luat parte la bătălie, iar domnului Marcel Boisot, anumite amănunte privind acelaşi subiect.

Trebuie, de asemenea, să mulțumesc colonelului Berlin, ataşat al

[12] Comandant de aripă.
[13] Muzeul Militar Imperial.

aerului pe lângă ambasada Republicii Federale a Germaniei la Paris, care mi-a indicat principalele izvoare germane, îndeosebi Militärgeschichtliches Forschungsamt[14] de la Freiburg şi „Internationale Luftwaffenrevue”[15].

În sfârşit, trebuie să arăt tot ce datorez acelor lucrări în care s-a scris, înaintea mea, despre „Bătălie”. Menționez, în primul rând, cartea „The Defence of the United Kingdom” („Apărarea Regatului Unit”) de Basil Collier, pe care englezii o apreciază ca pe o „Biblie” a celui de-al doilea război mondial; apoi „The narrow margin” („Hotarul strâmt”) de Derek Wood şi Derek Dempster, tradusă în franceză sub titlul „Victoria R.A.F.-ului”; „The Sky Suspended” („Cerul suspendat”) a lui Drew Middleton, tradusă sub titlul „Londra, prima victorie”, şi excelenta carte „Strike from the Sky” („Lovitură dată din cer”) a lui Alexander MacKee, tradusă în franceză sub titlul „Bătălia Mânecii, bătălia pentru Anglia”. Cartea lui Basil Collier „Leader of the few” („Conducătorul celor puțini”) mi-a fost prețioasă pentru cunoaşterea personalității lui sir Hugh Dowding, la fel ca şi „Many Mansions” („Multe clădiri”), aparținând însuşi *Air Chief Marshal*-ului. Piloți ca Richard Hillary, Johnny Johnson, Alan Deere, Ginger Lacey etc, care au lăsat memorii, mi-au uşurat de asemenea mult sarcina.



În ceea ce priveşte partea germană, în afară de cartea „Die Ersten und die Letzten” („Cei dintâi şi cei din urmă”) a lui Galland, tradusă în franceză sub titlul „Până la capăt cu Messerschmitt-urile noastre”, de un interes capital a fost lucrarea lui Cajus Bekker „Angriffshöhe 4 000” („Înălțimea de atac 4000”). Aici se găseşte mai ales telegrama lui Göring din 23 august 1940, încă necitată până atunci în vreo altă lucrare. Pentru persoana lui Hermann Göring, lucrările lui Roger Manvell şi Heinrich Fraenkel, precum şi aceea a lui Emmy Göring, au

[14] Institutul de cercetări a istoriei militare.
[15] „Revista internaţională a aviaţiei de vânătoare”

fost coroborate cu studiile generale asupra celui de-al treilea Reich, procurându-mi date deosebit de prețioase despre anumiți oameni.

În fine, colecția de ziare din acea perioadă, mai ales „Times” şi „Signal”, mi-a furnizat mii de aspecte ale vieții cotidiene în cursul celor trei luni ale bătăliei.

THE TIMES
Friday February 15 2008 timesonline.co.uk No 69247
70p

După ce am cercetat toate aceste materiale, ce se cuvenea să fac? Aveam în minte fraza pe care *Air Chief Marshal*-ul Sir Hugh Dowding o înscrisese în raportul său publicat în suplimentul lui „London Gazette” : „Orice încercare de a descrie zi cu zi peripețiile bătăliei va avea ca rezultat o poveste mult prea lunga, din care cititorul nu-şi va putea făuri o imagine clară a evenimentului”.

Vrafuri de documente diferite, în curs de a fi traduse din engleză şi germană, mi-au îngăduit să-mi fac o primă impresie asupra bătăliei. Atunci am scris o serie de emisiuni radiofonice. Am plecat după aceea din nou în Anglia pe urmele personajelor şi în căutarea locurilor unde acestea au trăit. Am făcut acelaşi lucru şi în nordul Franței, pentru a încerca să regăsesc acolo urmele prezenței lui Göring şi a piloților lui. Peste tot se iveau martori, şi decorurile reînviau.

The Signal.

Abia atunci m-am hotărât să scriu.

Am căutat să reconstitui bătălia înfățişând un noian de fapte, câteva portrete în mişcare şi examinând cu atenție evenimentele din cursul celor trei mari date „oficiale” menționate de Winston Churchill : 15 august, 15 septembrie şi 27 septembrie, precum şi trei date mai puțin cunoscute, când, după părerea mea, s-a hotărât, în afara luptelor, soarta bătăliei pentru Anglia, şi anume : 16 mai, când Dowding şi-a rechemat escadrilele din Franța, 24 august, când Londra a fost bombardată din eroare, şi 3 septembrie, când germanii au hotărât în mod greşit *Zielwechsel*-ul, adică schimbarea obiectivului.

Dacă am realizat ceea ce mi-am propus, răspunsul îl va da numai cititorul.

Aş dori să aflu că *Air Marshal*-ul sir Hugh Dowding a citit această carte şi că, cel puțin în parte, şi-a recunoscut bătălia.

M. J.

1. BĂTĂLIA PENTRU ANGLIA NU VA AVEA LOC

Air Chief Marshal
sir Hugh Dowding

Pentru englezi bătălia a început la 10 iulie; pentru germani ea nu s-a dezlănțuit decât la 8 sau chiar la 13 august.

Este însă posibil ca ea să fi fost câştigată încă din ziua de 16 mai.

În acea zi, la câteva mile nord de Londra, în localitatea Stanmore, la capătul liniei cafenii a *tube*[1]-ului, în clădirea lui Bentley Priory, la al doilea etaj, Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding se pregătea să coboare în biroul său aflat la parter. Îşi puse pe cap chipiul de stofă de un albastru ca oțelul, cu cozorocul de piele împodobit cu două rânduri de ceaprazuri din fir, încununat cu insigna R.A.F.[2]-ului şi-şi verifică ținuta. La cincizeci şi opt de ani, şeful *Fighter Command*-ului, stăpânul aviației de vânătoare britanice, îşi făurise o solidă reputație de austeritate. Era considerat sever față de subordonați şi necruțător față de el însuşi. Rigid, turnat în uniforma lui, Air Chief Marshal-ul apucă cu o mână nervoasă clanța uşii. La încheietura mâinii îi străfulgeră o scânteiere aurie. Era singurul lux pe care şi-l permitea Dowding: o colecție de butoni de manşetă, care de care mai grei, mai enormi. Trecu pragul uşii. De patru ani de când locuia aici o fi observat vreodată existența întregolului încadrat de ornamentații în relief din lemn poleit de deasupra acesteia? El înfățişa trei amoraşi, vestigii ale unui rafinament feminin datorate lady-ei Hamilton, fosta proprietară a casei,

[1] Linia de metro.
[2] Forțele aeriene britanice.

pe care aceasta o oferise reginei Adelaida, soția lui Wilhelm al IV[3]-lea . Air Chief Marshal-ul coborî un etaj, străbătu balconul din lemn sculptat aurit, care domina holul printr-o consolă în arc de cerc, asemănătoare unei avanscene de teatru.

„Scoțian blestemat şi încăpățânat", spun despre el aceia – şi sunt numeroşi – care nu-l iubesc. „Stuffy", „înăbuşitor", adaugă cei mai ostili. O privire severă, o mustață bogată şi regulat tăiată, buza superioară deosebit de subțire, şi în rest o înfățişare rămasă foarte tânără, aidoma aceleia a unui vechi militar englez care a servit în Indii, a pilotat vechiturile zburătoare ale războiului din 1914—1918, a fost un jucător „entuziasmat" de polo, rămânând un excelent trăgător şi un schior remarcabil.

Dowding a ajuns la parter. De o parte şi de cealaltă a scării, două grupuri de câte trei grații înconjoară partea de jos a rampei, susținând două abajururi gălbui cu franjuri roşii. Lumina pătrunde aici prin două imense ferestre cu vitralii, plasate foarte sus şi protejate în vederea apărării pasive. O a treia fereastră, mai scundă, dă spre gazonul pe care se profilează un cedru mare, întunecat.

Air Chief Marshal-ul deschide uşa biroului său situat chiar sub balconul în formă de avanscenă. Masa de lucru se află în fața căminului; camera este sobră, simplă, cu o mare deschidere spre câmpia Middlesex-ului.

În dimineața aceea, Dowding nu acordă nici o atenție peisajului. Totul este prea calm, prea catifelat în jurul lui Bentley Priory. Ochii de culoarea iazului, ochii nemişcați, ca apele moarte, ai Air Chief Marshal-ului privesc departe, spre Franța, unde băieții lui, piloții escadrilelor de *Hurricane*, sunt angajați într-o bătălie fără cruțare. Ar putea să recite aproape pe dinafară, cu începere din septembrie 1939,

[3] Wilhelm al IV lea (1765—1837), rege al Marii Britanii.

Heinkel 111

Hurricane

însemnările din jurnalele lor de bord. Ar fi o înşiruire neîntreruptă de localităţi din nordul şi estul Franţei : Maubeuge, Seclin, Saint-Inglevert, Reims, Lille, Douai, Peronne, Le Bourget... iar, începând din mai, cu câteva variante cum ar fi cele notate în carnetul pilotului S. A. Hemingway : „10 mai. Doborât un *Heinkel 111*”. „11 mai. Lovit un aparat german deasupra liniilor de la Maastricht. Coborât în Belgia”.

O dată cu invadarea Olandei şi Belgiei, războiul a început cu adevărat. Ştirile primite de pe continent sunt proaste, în zece zile au fost doborâte două sute cincizeci de *Hurricane*: Air Chief Marshal-ul simte cum i se scurg rezervele „ca nisipul într-o clepsidră”. Matematician cu experienţă, Dowding îşi face calculele; le înşiră pe zece puncte, în două pagini, care vor fi dactilografiate, purtând referinţa FC/S 19 048 şi transmise la Londra cu menţiunea SECRET :

1. – Am onoarea a mă referi la comunicările foarte serioase făcute recent cu privire la unităţile de luptă pentru apărarea patriei, în vederea stăvilirii invaziei germane de pe continent.

2. – Nădăjduiesc şi cred că armatele noastre mai pot fi victorioase în Franţa şi în Belgia, dar trebuie avută în vedere şi eventualitatea că ele ar putea fi învinse.

3. – În acest caz, presupun că nu va exista cineva care ă nege că Anglia va continua să lupte chiar dacă restul ontinentului european s-ar afla sub stăpânirea germanilor.

Air Chief Marshal-ul îşi aliniază cifrele :

„S-a hotărât că cincizeci şi două de escadrile constituie forţa minimă necesară apărării ţării. În prezent, forţa mea fost redusă la echivalentul a treizeci şi şase de escadrile, comandamentelor aliate de pe continent ar trebui să le fie clar că nici un avion aparţinând de *Fighter Command* şi care nu este prevăzut în limita fixată nu va fi trimis pe celălalt mal al Mării Mânecii, oricât de desperată ar putea fi

situația”. Mai departe, el insistă asupra faptului că escadrilele lui staționate în Franța sunt la limita epuizării şi că cu cât va trimite mai multe, cu atât pierderile vor fi mai grele, iar cererile de întăriri mai presante. În concluzie, consideră că Anglia, dacă-şi păstrează forțele aeriene, maritime şi terestre, va putea să continue singură războiul un anumit timp, dacă nu chiar nelimitat. Dimpotrivă, dacă ea se va lăsa târâtă să-şi irosească forțele în încercări desperate de a remedia situația din Franța, înfrângerea din această țară va aduce după sine înfrângerea „completă şi iremediabilă” a Angliei.

Semnat :

„*H.G.T. Dowding*”.

Marea Mânecii

Câteva zile mai târziu, neliniştit de faptul că n-a primit asigurările cerute, Air Chief Marshal-ul solicită şi obține autorizația de a-şi expune personal teza în fața cabinetului de război. Demersul îi va fi, fără îndoială, înlesnit de dorința, exprimată de către primul ministru, de a cunoaşte părerile diferiților şefi de stat-major asupra situației militare a Marii Britanii în fața unei „anumite eventualități”.

De când Dowding îşi expediase scrisoarea, războiul a căpătat un nume şi se chema Dunkerque, unde floarea armatei britanice a fost zvârlită în Marea Mânecii. Când a aflat despre aceasta, Air Chief Marshal-ul şi-a încruntat sprâncenele, căci îşi trimisese acolo piloții cu ordinul precis de a reveni pe insulă imediat după terminarea misiunii. Fuseseră păstrate în rezervă doar două escadrile, toate celelalte fiind angajate.

Şefii de stat-major erau în unanimitate de părere că Germania are „aproape toate atuurile în mână”. Pentru ei, adevărata problemă era de a şti „dacă moralul populației engleze, civili şi militari, va putea să țină piept superiorității numerice şi materiale a adversarului”. La această întrebare precis formulată de Winston Churchill, ei au răspuns :

„Credem că da”.

Dowding părăseşte Stanmore, îndreptându-se spre Londra. Imobilele capitalei sunt înconjurate cu saci cu nisip. Barajele de baloane stau suspendate în văzduhul liniştit. Localurile publice sunt pline, însă fiecare se arată preocupat. S-ar spune că toți locuitorii Londrei sunt ocupați cu lucrări de primă importanță într-un minister ținând de apărarea națională. Cu toate acestea, se vorbeşte de concediul din august, însă toți sunt de acord că nu se va putea merge pe coasta de vest, căci acolo se aude prea des bubuitul tunului.

Air Chief Marshal-ul este ascultat „cu curtoazie şi simpatie”. El pleacă după ce i s-a dat asigurarea că nici un alt avion nu va fi trimis ca întărire pe continent, „cu excepția celor necesare acoperirii evacuării finale”.

Reîntors la Stanmore, îşi regăseşte cedrii şi vechile ornamentații de lemn, umbra lady-ei Hamilton; iunie însă se apropie, şi pe covoarele de iarbă narcisele se ofilesc...

Baraje de baloane

* * *

La 31 mai, Marea Britanie îşi pune uniforma de război. Toate plăcile indicatoare, toate bornele kilometrice, toate numele străzilor, ale gărilor sau ale satelor sunt înlăturate. Iluminarea gărilor se face cu lămpi albastru-verzui camuflate, ale căror raze slabe aruncă chiar sub ele, pe peron, o lumină de acvariu. În compartimentele cu perdelele lăsate, becurile n-au mai mult de zece lumini. Două săptămâni mai târziu, guvernul interzice şi tragerea clopotelor la biserici. Ele nu vor mai trebui folosite decât în caz de pericol aerian grav. O linişte neobişnuită se întinde asupra câmpiei engleze. Războiul, care de obicei se manifestă prin vacarm, pune stăpânire pe viața cotidiană prin linişte. Mii de biserici amuțesc. Pe jumătate oarbă şi surdă, Marea

Winston Churchill

Britanie, asemenea acelor „terrae incognitae” de pe vechile planisfere, a devenit insula fără glas şi fără chip.

În Franța, evenimentele se precipită. La 14 iunie cade Parisul. Trei zile mai târziu, guvernul format de mareşalul Pétain cere armistițiu. În aceeaşi zi, de pe aerodromul de la Mérignac, aproape de Bordeaux, decolează un avion *Handley Page*, îndreptându-se spre Anglia şi având la bord zece aviatori francezi, printre care şi pe sublocotenentul de la Brière. Acesta îl va întâlni acolo pe sergentul de Mozay, care cu două zile în urmă, la Nantes, se urcase într-un avion al R.A.F.-ului.

La 18 iunie, viitorul conducător al Franței libere lansează apelul său : „Eu, generalul de Gaulle, în prezent la Londra, invit pe ofițerii şi soldații francezi... să ia legătura cu mine”. Este unul dintre momentele cele mai critice pe care le-a cunoscut Marea Britanie de la stabilirea taberei lui Napoleon la Boulogne în vederea invaziei şi de la criza din 1588[4] încoace. Winston Churchill, urmaşul Marlborough-ilor, se fotografiază şezând, cu trabucul între degete, cu o cască plată pe cap şi cu mâinile odihnind pe genunchi. Toată greutatea lumii libere apasă pe umerii lui şi, pozând în fața obiectivului, a găsit atitudinea țăranului la capătul unei zile de muncă istovitoare. Pe masa de al cărui colț stă sprijinit şi-a lăsat pălăria şi bastonul – natură moartă a unui timp de pace. Cu câteva ore mai înainte, el se ridicase în banca sa din Camera Comunelor. Conştient că reprezintă o țară veche, una din cele mai tradiționaliste din Europa, cu o monarhie seculară, cu un puternic imperiu, cu o marină stăpânind sfidător mările, el a vorbit ca un căpitan fixat solid în stânca unei insule atunci când se stârneşte furtuna :

„Generalul Weygand declară că bătălia pentru Franța a luat sfârşit. Eu mă aştept să înceapă bătălia pentru Anglia”.

[4] An în care Invincibila Armada, pornită să invadeze Anglia, a fost distrusă de o furtună şi de flota britanică.

Benito Mussolini Adolf Hitler

La Bentley Priory, Dowding îşi reface calculele şi pregăteşte cu grijă ordinea de luptă a *Figbter Command*-ului, care prevede ca de aici înainte să cuprindă patru grupe echipate, după modelul escadrilelor, cu avioane *Hurricane, Spitfire, Défiant şi Blenheim.* Cuvântarea primului ministru n-a avut darul de a-l surprinde. El ştie că a văzut limpede încă cu o lună mai devreme şi este obişnuit să-şi exprime părerile mai puțin conformiste. „Încă din copilărie – spune el – n-am acceptat niciodată ideile numai pentru că erau ortodoxe. În consecință, m-am găsit adesea în opoziție cu unele puncte de vedere în general admise. Dacă privesc înapoi, îmi spun că, în ansamblu, n-a fost un lucru rău...”

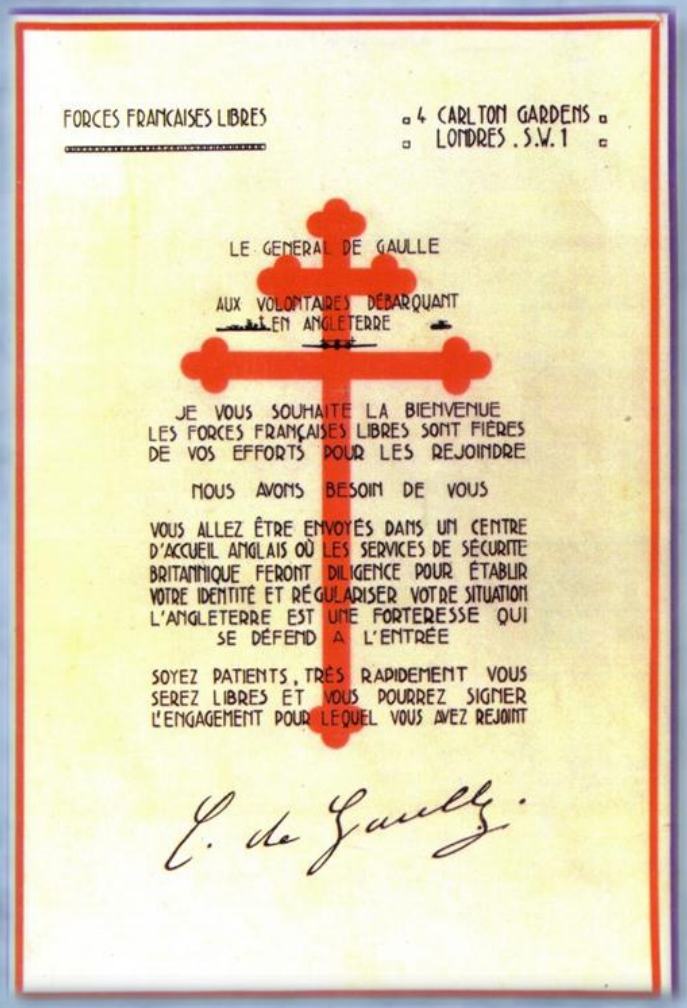
În Camera Comunelor, unde se mai poartă jachetă şi guler tare, în sala cu lambriuri din lemn de culoare deschisă, Winston Churchill îşi termină cuvântarea :

„Să ne comportăm astfel încât, chiar dacă Imperiul şi Commonwealth-ul ar dura o mie de ani, oamenii să poată spune : a fost cea mai frumoasă perioadă a lor”.

În aceeaşi zi, la Munchen, Adolf Hitler avu o întrevedere cu Benito Mussolini, care la 10 iunie târâse Italia în conflict. Führer-ul nu se lăudă în gura mare cu victoria. Manifestă chiar o anumită rezervă, dusă până acolo, încât, după afirmația contelui Ciano, ducele fusese decepționat de întrevedere. „Hitler se temea ca pacea să nu fie prea aproape – scrie ginerele lui Mussolini – şi să vadă încă o dată spulberându-se visul irealizabil al vieții sale: gloria pe câmpul de luptă...” Această impresie era atât de puternică, încât Ciano i-o comunică omologului său, ministrul afacerilor externe al Reichului, von Ribbentrop :

— Ce preferă Germania în momentul de față, pacea sau războiul?

— Pacea, răspunse Ribbentrop.


FORCES FRANÇAISES LIBRES

4 CARLTON GARDENS
LONDRES . S.W. 1

LE GÉNÉRAL DE GAULLE

AUX VOLONTAIRES DÉBARQUANT EN ANGLETERRE

JE VOUS SOUHAITE LA BIENVENUE
LES FORCES FRANÇAISES LIBRES SONT FIÈRES
DE VOS EFFORTS POUR LES REJOINDRE

NOUS AVONS BESOIN DE VOUS

VOUS ALLEZ ÊTRE ENVOYÉS DANS UN CENTRE D'ACCUEIL ANGLAIS OÙ LES SERVICES DE SÉCURITÉ BRITANNIQUE FERONT DILIGENCE POUR ÉTABLIR VOTRE IDENTITÉ ET RÉGULARISER VOTRE SITUATION
L'ANGLETERRE EST UNE FORTERESSE QUI SE DÉFEND A L'ENTRÉE

SOYEZ PATIENTS, TRÈS RAPIDEMENT VOUS SEREZ LIBRES ET VOUS POURREZ SIGNER L'ENGAGEMENT POUR LEQUEL VOUS AVEZ REJOINT

Ch. de Gaulle

Apelul generalului de Gaulle

S-ar putea ca aceasta să fi fost o atitudine de fațadă destinată aliatului italian şi, prin el, opiniei publice internaționale, însă o frază a lui Hitler adresată credinciosului său Göring, şeful Luftwaffe[5]-ului, dezminte acest lucru:

— Războiul s-a sfârşit, Hermann. Cu Anglia voi ajunge la o înțelegere.

La 22 iunie intră în vigoare armistițiul franco-german. „Iată – scrie Jean Giraudoux la Bordeaux —, radioul îl anunță, ei l-au semnat... Mulțimea ascultă, se opreşte, pentru prima oară se opreşte, căci mersul neîntrerupt în cerc din această piață era încă fuga, mimarea fugii... Se opresc aici cei care continuau pe jos strania lor călătorie, acel bătrân venit din Lisieux într-o roabă, cocoşatul sosit de la Vincennes pe un cal de călărie, maicile venite de la Amiens într-un dric... Pentru prima dată, exodul se opreşte...”

Între 22 iunie şi primele zile ale lunii iulie mai evadează încă doisprezece piloți, cu avionul sau pe mare, luând cu ei vechi aparate *Simoun* sau *Goéland*, strecurându-se în uniforme de împrumut printre trupele poloneze dintr-un transport al Grației Sale Maiestăți. Ei se numesc Scitivaux, Guérin, Mouchotte, Fayolle, Labouchère, Bazin, Blaize, Bouquillard, Choran, Lafont, Montbon şi Perrin. Împreună cu La Brière şi Mozay, ei vor forma micul nucleu de aviatori francezi care, alături de piloții britanici, canadieni, neozeelandezi, australieni, belgieni, polonezi şi cehi, vor participa la bătălie. „M-am gândit – scrie Labouchère – că, dacă Anglia va fi învinsă, voi fi salvat pe cât posibil mai mult din onoarea franceză; dacă Germania va fi bătută, ei bine, aceşti francezi care au continuat lupta vor avea un cuvânt de spus şi vor reface Franța. Noi reprezentam o poliță de asigurare pentru Franța”.

[5] Aviaţia de vânătoare germană.

Paul Ludwig Ewald von Kleist

Pentru moment, în mod paradoxal, la ordinea zilei pare a fi pacea. Cele mai fantastice ştiri circulă prin ambasade. Se spune că regele Suediei ar servi ca mediator între nişte trimişi reuniți la Stockholm; se afirmă că ducele de Alba a intrat în legătură cu Foreign Office-ul din Londra; se vorbeşte despre o intervenție hotărâtoare a papei... Zvonul cel mai persistent însă este cel după care prințul de Hohenlohe ar fi luat contact, prin intermediul lui Carl Burckhardt şi al ambasadei Elveției la Londra, cu d-l Kelly, ambasadorul Marii Britanii la Berna.

În tabăra germană, Hitler îşi afirmă în mai multe rânduri convingerea că o suspendare a luptelor este iminentă. El declară generalului von Kleist, venit să-l întâmpine pe aeroportul din Cambrai :

— Englezii nu vor mai relua niciodată acest război.

Iar şefului său de stat-major, Halder :

— Credeți-mă, Anglia îşi toarnă apă în propriul vin.

Apoi dă ordin ca Berlinul să se pavoazeze în cinstea victoriei, iar toate clopotele să sune.

În tabăra engleză, Winston Churchill arată încă de la 28 iunie, într-un mod precis, ministrului său de externe, Anthony Eden, voința implacabilă a Angliei de a continua lupta :

— Sper că-l vom face pe nunțiul papal să înțeleagă în mod clar că nu dorim nici o informație despre condițiile unei păci cu Hitler şi că este categoric interzis agenților noştri să întrețină cea mai mică iluzie în acest sens.

Nepăsător la tot ceea ce nu reprezintă ordinea de bătaie a *Fighter Command*-ului său, Dowding îşi instalează pionii pe tabla de şah : escadrilele 43, 145 şi 601 la Tangmere, escadrilele 79 şi 32 la Biggin Hill... Îşi pune bateriile de apărare antiaeriană, reflectoarele, barajele de baloane, radarele – această armă magică a Marii Britanii – în legătură cu generalul-locotenent sir Frederick A. Pile, comandantul

apărării antiaeriene. Seara se urcă în camera sa, în care se închide, îşi numără în repetate rânduri efectivele; deschide fereastra spre noaptea de afară. Jos, bătrânul pământ respiră prin toți arborii săi, prin fiecare fir de iarbă, încă liniştit, încă neamenințat. Air Chief Marshal-ul trage perdelele. Uneori i se întâmplă să deschidă un sertar, de unde ia un dosar doldora de tăieturi din ziare şi le citeşte. Sunt mai bine de douăzeci de ani de când a inaugurat acest dosar şi-l ține la zi. Îl obsedează problema supraviețuirii. De fiecare dată când această temă este tratată într-un articol, el îl taie şi-1 clasează. Ceea ce se petrece după moarte, viața „de pe tărâmul celălalt", comunicarea cu spiritele sunt tot atâtea întrebări pasionante pe care Dowding le examinează cu privirea sa înşelător rece de om de ştiință. Nu declarase el oare într-o zi unui prieten că descoperise perpetuum mobile; iar când interlocutorul i-a atras atenția că nu este primul care crede acest lucru, nu i-a răspuns cu cel mai serios aer din lume : „Da, dar la mine merge!"?

Lungit sub lambriurile poleite de la Bentley Priory, Air Chief Marshal-ul visează la legăturile lui cu morții. În localurile publice din Londra sau în baracamentele aerodromurilor întunecate de noaptea războiului sunt sute de tineri nepăsători care, mâine, luna viitoare, în câteva săptămâni vor şti ceea ce se întâmplă după ce ai încetat să trăieşti...

La 30 iunie, mareşalul Göring, care mai deține şi titlul de mare vânător al Reich-ului, emite un ordin de luptă :

„Atâta vreme cât forțele aeriene inamice nu sunt înfrânte, imperativul primordial al războiului aerian este de a le ataca în orice împrejurare, ziua ca şi noaptea, în aer şi la sol, lăsând de o parte orice altă misiune".

Două zile mai târziu, la 2 iulie, mareşalul Wilhelm Keitel, în numele înaltului comandament al Wehrmacht-ului, anunță o hotărâre

Hitler

Mers El Kebir

a führer-ului potrivit căreia „o debarcare în Anglia este posibilă cu condiția ca aviația să-şi asigure stăpânirea spațiului aerian şi anumite alte obiective să fie îndeplinite în prealabil”.

În ziua următoare, 3 iulie, la Berlin, Hitler mărşăluieşte pe străzile presărate cu flori. Tineretul hitlerist difuzează o declarație triumfală a doctorului Goebbels, gauleiterul oraşului. Un imens „*heil*” îl întâmpină pe führer de îndată ce îşi face apariția în gara Anhalt şi nu-l mai părăseşte pe tot lungul drumului până la cancelariat. Un delir se dezlănțuie atunci când se arată la balconul din Wilhelmstrasse, însoțit de comandanții-şefi ai celor trei armate şi de von Ribbentrop. Un cor de tinere fete intonează : „Vom lupta împotriva Angliei”. Este încântător, tot atât de idilic pe cât e de războinic, aidoma frumoaselor iubiri din legendele germanice :

„Dă-mi mâna ta, frumoasa ta mână albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia…”

Vremea e frumoasă. S-a interzis să se arunce buchete, căci îi displace führer-ului. Din nou bat toate clopotele.

La aproximativ două mii de kilometri mai la sud izbucneşte drama : flota engleză bombardează navele franceze staționate în rada portului Mers-El-Kebir. „A fost o hotărâre odioasă, cea mai inumană, cea mai penibilă din toate cele pe care le-am avut de comunicat”, recunoaşte Winston Churchill, care conchide : „Trebuia demonstrat însă până la evidență că cabinetul de război britanic nu se temea de nimic şi nu ar fi dat înapoi de la nimic”.

Un act înfricoşător, resimțit cu durere şi furie de toți francezii, aflați în acel moment fie în metropolă, fie în Algeria sau la Londra. Dar dacă lovitura are darul să nimerească în plin Franța, ea face însă impresie şi asupra germanilor. Generalul Rommel scrie soției sale : „Starea de război dintre Franța şi flota britanică este un fapt fără

precedent”.

Pentru prima dată de la evacuarea Dunkerque-ului, zarurile de fier ale războiului au fost aruncate. Acum, chiar în tabăra germană nu mai îndrăzneşte nimeni să afirme că „bătălia pentru Anglia nu va avea loc”.

Se iau deci toate măsurile pentru declanşarea ei.

Primarul micului sat Le Coudray, la sud de Beauvais, vede sosind automobile cenuşii. Ele se opresc pe ulița principală. Portierele sunt trântite; coboară nişte ofițeri în uniforma aviației militare germane. Este căutat primarul. D-l Laroche se prezintă. Satul este golit aproape în întregime de locuitorii lui, care au fugit încă din primele zile ale lunii iunie, după ce şi-au încărcat în cărucioare sau căruțe tot ce putea fi transportat. Numai o fermă din zece mai lucrează, restul fiind părăsite.

Ce vor germanii? Relațiile dintre ocupanți şi ocupați sunt foarte reci. Ele se mărginesc la câteva rechiziții, la câteva schimburi elementare în natură făcute sub semnul unei antipatii foarte fireşti, în pofida afişelor, lipite la întâmplare pe străzi, înfățişând un soldat din Wehrmacht cu un copil în brațe căruia îi întinde o felie de pâine şi sfătuind ca „populațiile părăsite să acorde încredere soldatului german”. D-l Laroche se prezintă; unul dintre ofițeri cunoaşte franceza, şi discuția se leagă...

Doi kilometri mai la nord se repetă aceeaşi scenă. D-l Henry Masselin, primarul din Neuville-d'Aumont, primeşte o vizită... şi nu va fi singurul. În curând devine evident faptul că, în perimetrul delimitat de satele La Boissiere, Parfondeval, Le Coudray-en-Thelle, Neuville-d'Aumont şi Le Déluge, se pune „ceva” la cale. Regiunea se situează între cele două şosele naționale, 1 şi 327, din care una duce la Paris, iar cealaltă la Pontoise. Este împădurită, străbătută de calea ferată Paris-Beauvais şi bine alimentată cu apă de băut. Ce pot urmări germanii în acest loc?

Göring

Prima măsură pe care o iau este tăierea căii ferate între Méru, la sud, şi Saint-Sulpice, la nord. Se înființează o navetă de autobuz care ia călătorii din cele două gări şi îi transportă pe porțiunea de aproximativ doisprezece kilometri într-un sens şi în celălalt. Motivul acestei tăieri a căii ferate? În pădure, nu departe de Coudray, trenul trece printr-un tunel; germanii l-au zidit la nord cu scopul de a-l transforma într-o ascunzătoare pentru un tren special, care se va putea refugia acolo în caz de alarmă aeriană. În aşteptarea acestui tren, trupele de ocupație încercuiesc sectorul. Sunt rechiziționate nişte ferme, precum şi locuința preotului din Neuville şi cafeneaua-tutungerie din Coudray. Peste tot sosesc maşini, e întinsă sârmă ghimpată, civilii sunt controlați. Îşi fac apariția feldjandarmii cu plăcile lor metalice pe piept şi câinii lor polițişti. Curând sosesc camioane întregi cu materiale şi muncitori care vin din Compiegne. În pădurea pe care vegetația verii o face de nepătruns şi unde circulația este de acum încolo interzisă lucrează zi şi noapte aproape trei mii de oameni.

Pentru ce această muncă imensă al cărui scop nu poate fi aflat şi care va continua timp de multe săptămâni? într-o dimineață, totul devine clar după mai multe semne : un neobişnuit du-te-vino de maşini purtând fanioane de general, instalarea unui cordon de trupe de o parte şi de cealaltă a căii ferate între Meru şi Le Coudray, înmulțirea patrulelor pe bicicletă... şi apoi, fără îndoială că între ocupanți şi ocupați a funcționat acel al şaselea simț, acel instinct al clarviziunii care face ca cel mai mic gest al temnicerului să fie inteligibil şi clar pentru prizonier. Toată lumea bănuieşte, toată lumea *ştie* : este aşteptat mareşalul Göring.

Iată-l pe ulițele satului, la Coudray. Nu se ştie dacă a venit pe şosea sau cu trenul său personal. De fiecare dată sau aproape de fiecare dată va fi la fel: agitație neobişnuită, apoi vizita. Trenul special

este numit de germani cu numele lui secret *Asia*. El este format dintr-un tren-pilot cu vagoane de călătorie şi platforme pentru maşini şi din trenul special propriu-zis. Se afirmă că este deservit de 171 de persoane. Flancat la ambele capete de baterii antiaeriene, vagonul lui Göring, încărcat cu plumb pentru a i se amortiza trepidațiile, se compune din două încăperi : un mic birou şi o cameră de baie. E urmat de un vagon-salon amenajat cu o instalație cinematografică, de un vagon rezervat comandamentului şi de un al patrulea, destinat bucătăriilor şi sufrageriei. În timpul bătăliei pentru Anglia, acest tren va mai fi văzut adesea în regiune.

Göring pare să se simtă la largul său. Se zice că el, ca toți oamenii corpolenți, îşi dă osteneala să fie sprinten. În cămaşă, cu o figură deschisă, păşeşte înconjurat de statul său major, se opreşte pentru a arăta cu degetul un câmp sau o casă, apoi porneşte din nou...

E arşiță... De-a lungul potecilor, murele se colorează în negru. Unul dintre ofițerii din suita mareşalului se apleacă şi culege una...

Mareşalul este în vârstă de patruzeci şi şapte de ani. La declararea primului război mondial, în august 1914, avea douăzeci şi unu de ani şi era sublocotenent. Observator, apoi pilot, rănit de două ori în lupte aeriene, a fost numit, imediat după întremare, comandantul celebrei escadrile „von Richthofen”, al cărei şef tocmai murise. Obişnuieşte să spună că una dintre cele mai frumoase zile din viața sa a fost aceea când a primit ordinul „Pentru merit”, după ce căpătase deja Crucea de fier clasa I şi a II-a. Un document al epocii îl înfățişează împodobit cu aceste trofee. Cu părul blond şi obrazul fin, cu linia buzelor perfect conturată, luminat de doi ochi de un albastru foarte deschis, este prins într-o tunică lungă la două rânduri a câte şase nasturi şi fără centură; sabia îi atârnă într-o parte, crucea îi străluceşte pe piept, panglica trece de-a curmezişul tunicii, două insigne şi Crucea de fier prinse în dreptul

Göring

Locotenent Charles Nungesser

inimii, mâinile înfundate în buzunare şi talia *subțire*. Göring *subțire* !, iată o imagine aproape de necrezut pentru cei ce l-au cunoscut în pragul celui de-al doilea război mondial, obez, palid, cu guşă şi cu o întreagă garnitură de medalii pe piept, astfel cum le-a plăcut fotografilor şi apoi caricaturiştilor să-l ridiculizeze. Vechiul document ne dă una dintre cheile cu ajutorul cărora vom putea să înțelegem comportarea mareşalului în timpul bătăliei. Göring ar fi dorit să fie un Siegfried. Avea înfățişarea potrivită, forța, romantismul profund, gustul frumosului, simțul fastului, iar războiul din 1914 - 1918, în care repurtase douăzeci şi două de victorii, îi dădea speranța că aviația triumfătoare ar putea în viitor să țină locul cavaleriei. Pe acest vis, înfrângerea a căzut ca un duş înghețat. „11 noiembrie – notase el în ultimul său raport. – Armistițiu. Escadrila s-a deplasat la Darmstadt pe timp prost. Ceață".

„Ceață". La fel ca şi Germania, Göring se afundase în ceață. A fost văzut participând la adunări ale foştilor ofițeri, luând cuvântul în public, căutând să reaprindă vechile flăcări mocnind sub cenuşă, etalându-şi decorațiile şi rănile. Pe seama lui circulau tot felul de istorisiri neplăcute. Se spunea că-l provocase pe asul francez Nungesser la o luptă în doi deasupra pădurii Houthulst şi că la întâlnire venise în mod perfid cu toată escadrila sa. Francezul învinsese, şi Göring o luase la fugă. Se mai povestea despre comandantul „circului" von Richthofen că se droga. Era adevărat. Dezgustat de soarta rezervată eroilor de război, Göring, care se exilase în Danemarca şi apoi în Suedia, suferea necontenit de pe urma vechilor lui răni. Luase în căsătorie o baroneasă suedeză care divorțase pentru a se căsători cu el şi pe care o iubea cu pasiune. Karin asista neputincioasă la chinurile fizice îndurate de soțul ei. O rană – un glonț primit în regiunea abdominală în 1923, în timp ce defila alături de Hitler la Munchen – se infectase. „Toată coapsa lui e năpădită de puroi. Îl doare

aşa de tare, că-şi muşcă perna şi geme fără încetare... cu toate că i se face morfină, suferă mai mult ca oricând...” Din zi în zi, nevoia de droguri crescuse, imperioasă, exigentă. Siegfried devenise pe nesimțite o femeie bătrână, obeză, necesitând internarea la Langbro, la furioşi.

Göring putuse de atunci să-l urmeze pe Hitler în cruciada acestuia „împotriva criminalilor din 1918”, să participe la teribilele momente ale ascensiunii la putere, să mai cunoască nesiguranța şi exilul şi să afle ştirea morții lui Karin, istovită şi epileptică; în el se frânsese însă definitiv un resort: eroul nu-şi mai găsea locul în trupul lui mare, buhăit. Atunci Göring s-a hotărât să sară peste etape, uneori luând-o chiar înaintea lui Hitler. „Doi şi cu doi fac cinci dacă vrea führer-ul”, avea el obiceiul să spună. De când triumfase nazismul, căpcăunul de o sută douăzeci şi şapte de kilograme făcea pe potentatul. Lacom de plăceri, vanitos, pervertit, el ascundea sub medaliile şi uniformele de paradă imaginea tânărului de douăzeci de ani, blond, subțire, gata să moară pentru patrie. Emmy Göring, a doua sa soție, relatează că a doua zi după puciul de la Feldherrnhalle din München, unde fusese grav rănit, Göring se refugiase cu Karin în Italia. Într-o seară, pe când asistau împreună la proiectarea filmului „Niebelungii”, Hermann căzuse pradă unei asemenea emoții, încât scrâşnise tare din dinți, spărgându-şi doi din ei. Mereu se manifesta în el acelaşi Siegfried, pe care trebuia să-l facă să tacă !

Iar astăzi, în această frumoasă vară a lui 1940, victorios, mareşalul nu se mai putea deplasa fără medicul său militar, fără servitorul Kropp şi infirmiera Christa Gormanns. Tare ar mai fi vrut să se poată aşeza din nou în fața comenzilor unui avion de vânătoare, dar acum era prea gras ca să se mai poată strecura într-o carlingă. Chiar dacă ar fi reuşit s-o facă, nu l-ar mai fi cuprins scaunul. Unii gândesc să echipeze un aparat cu un dispozitiv care să-i susțină pulpele enorme.

La începutul lui iulie, Göring îl numeşte pe comandorul Johannes

Comandantul escadrilei „von Richthofen”
Hermann Göring

Kanalkampfführer
Johannes Fink

Fink, *Kanalkampfführer*, adică şeful bătăliei pentru stăpânirea canalului, şi-l trimite la extremitatea capului Blanc-Nez, pe Canalul Mânecii, în fața Dover-ului, cu ochii spre țintă.

Bătălia pentru Anglia urmează să se declanşeze.

II. VREMEA CUCULUI

Alan Deere

În Surrey este vremea cucului. Totuşi, la 21 iunie trebuia să admiți realitatea : păsările născute în acel an şi-au părăsit cuiburile, lăsându-şi dezorientați părinții grijulii să le hrănească. Pentru prima dată ele pleacă atât de devreme, cu mult înaintea datei obişnuite pentru migrație. S-ar spune că, supunându-se unei frici colective, au fugit din sudul Angliei.

La 3 iulie, în norii grei care planează deasupra Mării Mânecii se ivesc alte păsări. Au câte o cruce neagră vopsită pe aripi şi se năpustesc lacome asupra navelor. *Fighter Command*-ul mobilizează toate escadrilele grupului 11 şi le trimite în urmărirea lor. Comandorul Johannes Fink îşi făcea astfel simțită prezența la capul Blanc-Nez.

După cum remarcă Alan Deere, pentru vânătorii englezi din escadrila 54, partida este angajată. „Se poate spune – scrie de asemenea sir Hugh Dowding, că bătălia a început în cursul verii lui 1940, atunci când germanii, înfrângând rezistența Franței, şi-au îndreptat atenția asupra țării noastre". Pentru poporul englez însă în întregul lui nu se petrecuse încă nimic în dimineața zilei de 9 iulie.

În ziua aceea apărea în „Times" un anunț despre plecarea prematură a cucilor. Faptul merita consemnat într-o notiță lângă poşta cititorilor şi anunțurile de deces, dintre care numai o cincime se refereau la decese survenite în exercițiul funcțiunii. Ştirile, atunci când se refereau la război, aveau numai un caracter anecdotic : H. G. Wells protestează împotriva internărilor abuzive ale străinilor refugiați din țările ocupate de naziști. G.B. Shaw face uz de umorul său obişnuit la adresa raționalizării bunurilor de consum : „Fără carne, fără ouă este,

Crichet

la drept vorbind, regimul meu vegetarian. Se poate oare spune însă că în viitor Marea Britanie va fi locuită numai de nişte Bernard Shaw? Ar fi prea frumos!" Mica publicitate oferă proprietăți izolate, cu parcuri, terenuri de tenis şi râuri, „ideale pentru evacuare". La Québec au sosit trei sute de mame engleze cu copiii lor, care se află acum în siguranță. Lady Mosley, sora lui Nancy Mitford şi soția lui sir Oswald, şeful naziştilor englezi, a fost arestată. Sommerset Maugham, dat dispărut după căderea Parisului, a sosit la Londra într-o stare de mare istovire. La rubrica „Sport", crichetul este mai mult ca oricând la ordinea zilei; în cel mai rău caz, competițiile opun din când în când echipele locale unor formații militare. Un punct negru : ceaiul a fost raționalizat. Fiecare englez va trebui să se mulțumească de acum încolo numai cu două uncii pe săptămână.

În general, totul ar merge relativ bine dacă în unele zile şi nopți n-ar fi neplăcerea pricinuită de zgomotul sirenelor, încă în luna iunie, dând urmare reclamațiilor unui mare număr de cetățeni care se plângeau că sunt prea des deşteptați din somn fără motiv, guvernul hotărâse să nu se mai sune separat „prealarma" şi „alarma" propriu-zisă. Rezultatul nu s-a lăsat aşteptat : la 26 iunie, Cardiff a fost bombardat fără ca să fi sunat sirenele. Cu toate acestea, măsura a fost menținută. Englezii continuă să fie de părere că poți foarte bine să duci războiul fără a te lăsa prea mult incomodat de el.

„Pe vremea aceea – scrie Drew Middleton – te mai puteai încă duce să te lungeşti pe creasta falezelor din Dover şi să urmăreşti din ochi convoaiele de nave care coborau din Marea Nordului". O privire exersată recunoştea, în cele din urmă, dintre vasele convoiului, pe acela asupra căruia se va năpusti în picaj *Staffel*-ul, escadrila de *Stuka*. Germanii apăreau în dispozitiv de trei *Kette* sau patrule de câte trei aparate zburând în formație clasică V cu vârful înainte. La vederea obiectivului se producea o alunecare, urmată de o regrupare, la capătul

cărora cele nouă avioane nu mai formau decât un lung lanț oblic, şeful patrulei din stângă devenind comandantul. Apoi, cu aceeaşi mişcare, aplecându-se pe o parte, picau laolaltă asupra țintei în urletul sirenelor lor. Îndată după terminarea atacului, escadrila lua înălțime şi reintra în dispozitivul inițial. Putea fi văzută cum se îndreaptă spre continent.

La 4 iulie, informat de ceea ce se pregăteşte prin lupta din ziua precedentă, *Fighter Command*-ul hotărî ca de atunci încolo fiecare bază de sector să ridice în aer în fiecare zi o patrulă de pe unul din aerodromurile ei înaintate. Pe cerul Mării Mânecii începea patrularea...

Deacon Elliott

La Acklington, la sud de Edimburgh, pilotul Deacon Elliott, din escadrila 72, primeşte la 6 iulie ordinul de a fi numărul 3 din secțiunea *Red* a patrulei chemate să decoleze. Aleargă spre noul *Spitfire*, care-i fusese afectat, dar acesta refuză să pornească. Atunci sare în avionul P 9 444 al camaradului său Oswald Pigg. Iată-l astfel pe pistă împreună cu coechipierii săi. Pe Marea Nordului este o vreme posomorâtă, şi norii atârnă jos. În formație strânsă, atente să nu piardă contactul cu comandantul lor, cele douăsprezece avioane se afundă în nori ca într-un ghem de vată. Ajuns la altitudinea de 10 000 de picioare[1], comandantul escadrilei indică în fonie că e momentul să se folosească oxigenul. Deacon Elliott duce maşinal mâna în stânga lui, unde trebuie să se găsească tubul de alimentație. Nu-i acolo. Se gândeşte că s-a comis o încălcare a regulamentului, care prevede ca tubul să fie lăsat totdeauna în avion. Într-adevăr, din cauza lipsei de echipament s-a hotărât să se dea un aparat de oxigen pentru fiecare *Spitfire*, nu pentru fiecare pilot. Absența tubului ar trebui să-l stânjenească, însă Deacon Elliott nu se formalizează. Se simte foarte bine. Se gândeşte că n-o să mai dureze mult până ce vor ieşi deasupra bumbacului întunecat în

[1] picior, în limba engleză *foot*, plural *feet*, prescurtat ft sau ‘ (simbolul pentru prim), este o unitate de măsură pentru lungime din cadrul sistemului imperial (anglo-saxon), având valoarea egală cu 0,3048 m.

Masca de oxigen

care s-au înfundat avioanele. Pe la 20 000 de picioare îşi dă însă seama că a rămas împreună cu secţiunea *Red*, dar destul de departe, ca şi cum s-ar fi lăsat târât spre stânga. Se sileşte să privească cele două *Spit* din faţa lui. Vede când două, când patru. Uneori ele se dublează şi se înmulţesc în faţa ochilor săi. Plecându-şi capul, observă că manşa joacă în toate direcţiile şi apoi are senzaţia că o forţă înfricoşătoare îl striveşte în carlingă. Deodată înţelege : aparatul a pornit în vrilă spre pământ, şi rotirile îl ţintuiesc de scaunul său. Deacon Elliot este destul de lucid pentru a anunţa prin radio situaţia desperată în care se află. O face fără pic de emoţie. Îşi dă seama că va muri dintr-o clipă într-alta, dar această siguranţă nu-i provoacă neplăcere, împăcat cu lumea, fără să cadă pradă fricii, încearcă o intensă satisfacţie. Îşi spune : iată, sunt pe cale să mor.

Cât timp a durat căderea în cursul acestei nirvana, comparabilă cu beţia adâncurilor care pune stăpânire pe scufundătorul submarin? Deacon Elliot se pomeneşte deodată sub nori; o ploaie torenţială îi biciuieşte parbrizul. Se trezeşte, zăreşte pământul, se orientează, crede că distinge înălţimile Lamarmuir şi coboară în picaj spre coastă, către insula Coquet, iar de aici spre aerodrom.

Spit-ul se supune docil în zbor orizontal, dar, de îndată ce pilotul încearcă să-l încline într-un viraj, deviază periculos. În sfârşit, Deacon Elliott aterizează de bine, de rău, la Acklington. Sare pe sol şi-şi priveşte avionul : s-ar spune că e o haină veche mototolită. Peste tot, metalul a cedat, s-a încreţit, s-a mototolit, iar legăturile aripilor, de obicei drepte, s-au îndoit spre coadă. Aşa cum arată, avionul stârneşte admiraţia tehnicienilor de la *Supermarine* chemaţi să-l examineze.

Oswald Pigg se înfurie aflând că cineva s-a atins de frumosul lui P 9 444, având ca rezultat trimiterea acestuia într-un fel de muzeu

Spitfire

Tussaud[2] al aeronauticii. Comandantul escadrilei, C.O., îl ceartă pentru că a lăsat conducta de oxigen branşată la masca lui în loc s-o fixeze la locul de alimentare a buteliei, în avion, aşa cum ordonase el. În ceea ce-l priveşte, Deacon Elliott este fericit că se ştie în viață. Puțin îi pasă de mențiunea notată în jurnalul lui de bord care-l acuză de indisciplină pentru „faptul de a fi urcat mai sus de 15 000 de picioare ştiind că n-avea oxigen".

La 8 iulie, deasupra localității Dungeness, locotenentul Desmond Mac Mullen din escadrila 54 din Rochford interceptează, împreună cu alte două *Spitfire*, o formație de *Messerschmitt 110* escortată de *Messerschmitt 109*. O încrucişare de arme extrem de rapidă, punctată de rafalele mitralierelor. Două *Spitfire* sunt doborâte, iar al treilea avariat. Luftwaffe a trecut astfel ca un burete de oțel peste cerul Mării Mânecii.

A doua zi, ofițerul-pilot Carey din escadrila 43, staționată la Tangmere, ocupă poziția a treia în secțiunea *Red* de *Hurricane*, care a primit ordinul să intercepteze o formație inamică deasupra insulei Wight. Pe cer, nori mici ajung până aproape de mare. Nu va dura mult până când aceştia vor folosi pentru un adevărat joc de-a v-ați ascunselea între englezi şi germani. Cele şase *Messerschmitt 110* zboară în grup la două mii de metri înălțime. De cum zăresc *Hurricane*-le îşi schimbă direcția în vederea unui atac frontal.

Ofițerul-pilot Carey intră în arenă. Trage de manşă, apasă tare pe palonier pentru a ajunge printr-un viraj deasupra formației duşmane. Germanii deschid focul încă de la 800 de metri, şi trei dintre ei se reped spre Carey. Acesta mai are timp să vadă cum unul dintre *Hurricane* scuipă o dâră de fum negru şi se topeşte într-un nor, în timp ce al

[2] Panoptic din Londra.

Messerschmitt 110

Operations'room

W.A.A.F.

doilea se bate cu un *Messerschmitt*, lipit de coada lui. El însă, Carey, se înțepeneşte în scaunul său. Pe manşă, degetul apasă cu delectare butonul care declanşează tirul. În colimator, ampenajul dublu al *Messerschmitt*-ului *110* pare că dansează. Doar câteva rafale. Un nor îl înghite pe german. Dar celelalte cinci sunt acolo, regrupate, cu urâtul lor nas roşu, cu cele două elice în cerc argintiu, cu desenul lor de camuflaj cafeniu şi verde, şi crucile lor negre. La rândul lui, Carey este nevoit să se ascundă într-un nor. Iese însă numaidecât pentru a alerga după cele şase *Messerschmitt*-uri care şi-au reluat din nou formația şi direcția. Se apropie de ele cam la trei sute de metri şi reia tirul. Toate şase se întorc şi se năpustesc spre el. De astă dată, Carey se înfundă în norul ce planează cel mai jos deasupra mării. Când iese din nor, cerul e pustiu. Atunci Carey revine la Tangmere.

În *Operations'room* din Hillingdon, o fată din *W.A.A.F.*[3], destul de drăguță în uniforma ei de un albastru cenuşiu, îşi apasă degetul mare pe mânerul de cupru al riglei sale. Un pinten de oțel iese la extremitatea cealaltă liniei negre, împinge dreptunghiul care reprezintă formația *Red*, de pe verdele deschis al mării spre albul coastelor engleze. Operația a luat sfârşit.

Comandorul Johannes Fink priveşte marea. Maiestuoasă, domoală, ea îşi trimite talazurile să se spargă sub picioarele lui, la poalele falezelor de la capul Blanc-Nez. În față, la orizont, acea formă întunecată, alungită, nedesluşită în ceața verii. Este Marea Britanie. S-ar spune că e atât de aproape, încât o poți atinge. „Când vizibilitatea e bună – afirmă Peter Fleming – de pe meterezele cetății din Dover se poate citi cu ajutorul ocheanului ora la ceasul de pe turnul din Calais”.

[3] Women's Auxiliery Air Force (Corpul aerian auxiliar feminin).

Monumentul
Hubert Latham
1940

Fink şi-a instalat postul de comandă într-un autobuz scos din uz aşezat pe creasta dunelor, nu departe de monumentul care comemorează încercarea de traversare a Mării Mânecii de către Latham. Statuia se înalță acolo, bătută de vântul care face să freamăte iarba din încrețiturile nisipului. S-ar spune că eşarfa înfăşurată în jurul gâtului nenorocosului aviator este gata în fiecare clipă să fie luată de vânt. Sub casca largă, chipul slab al lui Latham pare îngândurat. Asemenea celui al lui Fink.

Fink are impresia că nasul îi e lipit de un geam. După capriciile vremii, foarte instabilă în acest început de iulie, Anglia apare, se estompează, dispare sau revine. Ea este încă şi mai prezentă atunci când nu mai e văzută, când *o ştii* acolo, în spatele şuvoaielor oblice de ploaie care biciuiesc o mare devenită cenuşie. E greu de purtat titlul de şef al luptei pentru canal. Fink ştie deja că e luat peste picior, folosindu-se dubla semnificație a cuvântului *Kanal*, care în germană poate însemna în acelaşi timp Canalul Mânecii sau canal de scurgere. Nu i se mai spune altfel decât *Kanalarbeiter*, adică muncitorul de la canalizare, curățitorul de canale. Este o sarcină tare grea să cureți acest canal. Pentru a o realiza, Fink dispune de şaptezeci şi cinci de bombardiere, şaizeci de *Stuka* şi două sute de aparate de vânătoare. Echipajele lor au obținut în Polonia şi în Franța victorii socotite de ei destul de uşoare şi au căpătat obiceiuri proaste. Aviatorii trăiesc bine în timp de război. Au chiar tendința de a trăi şi muri peste mijloacele de care dispun. Şampania şi femeile sunt tentații prea plăcute. Fink le-a reamintit oamenilor săi acest lucru.

La o distanță de câțiva kilometri, la Wissant, generalul-maior von Döring, un veteran al „circului” von Richthofen, a instalat un centru de interceptare-radio, care-i permite să capteze mesajele de control al *Fighter Command*-ului. El inspectează aerodromurile, indică îmbunătățirile de efectuat şi se gândeşte de pe acum la înființarea unui

Spitfire

Dornier 17

fel de post de radar mult mai rudimentar decât cel al englezilor, dar cu ajutorul căruia va putea, încă de la sfârşitul lunii iulie, chiar şi pe vreme rea, să urmărească deplasările inamicului.

La 10 iulie, o ceață deasă se lasă chiar din zori deasupra Norwich-ului. Pe aerodromul de la Coltishall, unde staționează escadrila 66, sergentul F. N. Robertson decolează la ora 4 şi 40 de minute, la bordul *Spitfire*-ului nr. 3 035. După o jumătate de oră, într-o scurtă înseninare, Robertson zăreşte o formație dc bombardiere germane. Se năpusteşte spre ele, şi din clipa aceea nu mai distinge nimic în jurul său. Nu vede decât imensul aparat german, cu vasta lui cupolă de sticlă, pe care şi l-a ales ca țintă. Robertson apasă pe butonul de declanşare a tirului. *Spitfire*-ul său trepidează ca şi cum el ar fi primit loviturile, însă bombardierul se prăbuşeşte drept în mare. Robertson încearcă o mare bucurie. Se înalță din nou spre cer într-un cabraj care-l lipeşte de scaun, aruncă o privire înapoi, în jos. Trei aviatori germani se bălăcesc în apa cenuşie. Trei puncte negre. Robertson îşi notează în minte : „Douăzeci de mile est de Winterton”.

După-amiază, aversele se țin lanț. Locotenentul Bechtle, care pilotează un *Dornier 17*, descoperă un convoi britanic escortat de şase *Hurricane*. Se îndepărtează şi dă alarma. Imediat, douăzeci de *Dornier*, protejate de treizeci de *Messerschmitt*-uri *110* şi douăzeci de *Messerschmitt*-uri *109*, se reped să atace navele. În Anglia se vede cum creşte pata de pe ecranele de radar. De la Bentley Priory pleacă ordinul ca patru escadrile să decoleze în ajutorul celor şase *Hurricane* de la Biggin Hill, care asigurau protecția convoiului.

Crucea de fier

La Ramsgate, *flight*[4]-ul A al escadrilei 56 este în stare de alarmă permanentă. Piloții se află în aşteptare sub cortul din apropierea aparatelor. De îndată ce primesc semnalul, decolează.

Pentru sublocotenentul Page, acest zbor reprezintă botezul focului. O dată ajuns la locul acțiunii, închide ochii şi se repede în haita de *Messerschmitt*-uri *110*. Plonjând de deasupra, *Messerschmitt*-urile *109* apar brusc şi intră în horă. Ai spune că marginile din față ale aripilor lor se rup la plecarea fiecărei lovituri. Cu dinții strânşi, adâncit în vârtejul încăierării, Page apasă pe trăgaciul mitralierei. Un *109* trece la mai puțin de un metru deasupra lui, şi umbra sa întunecă deodată cerul.

Bechtle, la bordul *Dornier*-ului său, a văzut sosirea întăririlor engleze, şi încăierarea ia amploare. El nu se ocupă decât de lansarea bombelor lui. Restul este sarcina *Messerschmitt*-urilor. Aceasta însă nu-l împiedică să arunce o privire în jurul lui : „Era o măreață luptă în vârtejuri! De departe i-ai fi putut lua drept nişte ciorchini de struguri...”

Bilanțul zilei : o mică navă scufundată şi şase aparate de vânătoare doborâte de partea engleză, iar de cea germană treisprezece avioane date lipsă. În pofida acestui scor defavorabil, oamenii Luftwaffe-ului jubilează : aviația de vânătoare engleză şi-a scos, în sfârşit, nasul ! Este felicitat Bechtle, căruia i se datorează această frumoasă luptă. Fink ordonă să se servească şampanie afară. Pe masa întinsă în grădină au fost aşezate o vază cu garoafe şi o farfurie cu fursecuri, ca pentru un banchet. Sunt prezenți vreo doisprezece oameni îmbrăcați în uniforme de un cenuşiu metalic, cu boneta pe cap şi vulturul într-o parte a pieptului. Câțiva cu Crucea de fier. Cu o singură mişcare, toți îşi ridică paharele. Ploaia a binevoit să se oprească. Se pronunță toasturi, sunt

[4] Unitate de zbor. O escadrilă este alcătuită din două unităţi de zbor.

Douglas Bader

Dornier

aprinse ţigări blonde, cu fumul dulceag. Oamenii gândesc cât de bine este să fii în viaţă; le-ar place să fie deja noapte, şi ei cu câte o fată în braţe. Se fac toate gesturile i se spun toate cuvintele obişnuite din bagajul camaraderiei militare; sunt nişte ostaşi victorioşi într-o ţară ocupată.

Nu departe se înalţă clopotniţa din Sangatte, masivă, pătrată, cu cele patru pietre unghiulare ale ei. Şi mai departe, la nord, unde burniţa continuă să se cearnă, turnul cetăţii din Arras îşi profilează pe cerul înserării silueta din ardezii şi cărămizi, cu savantul său echilibru de bulbi şi ornamente piramidale...

De cealaltă parte a Mării Mânecii, sergentul F.N. Robertson, revenit din a treia sa misiune făcută în acea zi, de fiecare dată pe un aparat diferit, îşi pune întrebarea dacă *Dornier*-ul lui de azi-dimineaţă va fi omologat. El nu-şi dă seama că bătălia pentru Anglia a început şi că lui îi revine cinstea de a fi obţinut prima victorie.

Marea Britanie adoarme şi în această noapte fără să bănuiască că partida a fost angajată.

A doua zi este una ca toate celelalte. Nu însă şi pentru Douglas Bader, pilotul fără picior, care, în ceaţă, doboară un *Dornier*. Dacă opinia publică engleză se preocupă de război, ea o face numai pentru a examina eventualitatea unei debarcări inamice, fără însă a crede prea mult în ea. Câţi dintre cititorii ziarului „Times” au decupat şi păstrat afişul oferit de Societatea Brewer care difuza cuvintele de ordine ale Ministerului Informaţiilor? El se intitula : „*Ce trebuie să fac ?*” şi înşira o serie de recomandări de urmat în cazul în care s-ar zvoni că germanii se pregătesc să invadeze ţara sau au şi făcut acest lucru. Da, „*Ce trebuie sa fac ?*”

„Îmi dau seama că a sosit momentul să mă port ca un soldat. Sunt calm. Rămân la locul meu şi-mi spun : «Ai noştri au să le poarte de

Poliția britanică

grijă». Nu-mi spun : «Trebuie să plec de aici...» îmi amintesc că cei care luptă trebuie să aibă calea liberă, deci nu circul. Nici pe bicicletă, nici în maşină, nici pe jos. Oriunde m-aş găsi, la lucru sau acasă, rămân pe loc".

Însufleţită de acelaşi spirit, „coloana britanică a tăcerii" recomandă membrilor săi : „Păstraţi pentru voi ceea ce ştiţi şi îndemnaţi-i pe ceilalţi să facă la fel". Directivele ei către cei ce o urmează sunt cuprinse în şapte puncte. Ea ridică discreţia la înălţimea unei instituţii naţionale : „Nu veţi purta uniformă... singurele voastre arme vor fi bunul-simţ, urechile şi limba voastră". În cinci puncte ea arată „cum să-i împiedicăm pe ceilalţi să vorbească?".

Se merge de la intimidare : „L-aţi văzut dumneavoastră personal?", „Cine v-a spus-o?", până la ameninţarea aproape făţişă : „Dacă cineva începe să pălăvrăgească fără rost, scoateţi un plic vechi din buzunar şi notaţi ce spune", pentru a termina cu sfatul de a denunţa pur şi simplu. „Anunţaţi poliţia, dar numai în ultimă instanţă".

În aceste prime zile din iulie, cerul nu este o preocupare majoră a englezilor. La drept vorbind, ei au convingerea adânc înrădăcinată că ţara lor este o insulă cu neputinţă de cucerit. Se prea poate ca tehnica să fi imaginat mijloace noi, ea însă nu poate modifica o realitate seculară. Simţindu-se la adăpostul permanenţei tradiţiilor ei, Marea Britanie nu e departe de a gândi că servituţile războiului de pe continent nu o privesc. Ea mai poartă încă perucă, fiind conştientă şi mândră de acest lucru.

Hitler însă pare că se loveşte de un anacronism. Individul în cămaşă brună, care şi-a purtat carele de luptă peste holdele şi peste oraşele Europei, instaurând domnia oţelului, şovăie în faţa poleiturilor şi a halebardelor. I-ar plăcea să i se facă o „primire", fie şi numai

von Brauchitsch

Halder

Raeder

pentru a-şi putea dicta condițiile. S-ar spune că se abține să devasteze decorul desuet în care triumful lui de parvenit şi-ar căpăta, în sfârşit, deplina lui semnificație. Şi el e conştient de faptul că adversarul său poartă perucă. Este convins că Marea Britanie va face totul pentru a o păstra şi deci va consimți să negocieze. Oprit în fața grilajului palatului păzit de santinele elizabetane, el îşi înfrânează nerăbdarea, savurându-şi triumful iminent. În realitate, pierde timpul. Pentru a câştiga partida, ar fi fost nevoie de un iconoclast absolut. Dacă Anglia ar fi putut fi învinsă, lucrul ar fi fost posibil numai în această lună iulie, dar nici Hitler şi nici chiar Anglia nu păreau să-şi dea seama de acest lucru.

La 13 iulie, generalul von Brauchitsch şi amiralul Raeder l-au însoțit pe şeful statului-major Halder la Berghof, aproape de Salzburg, unde Hitler îşi instalase cuibul său de pasăre de pradă. Halder îl găseşte pe führer „foarte dezorientat de refuzul persistent al Angliei de a încheia pace". Strategii construiesc de zor planuri, dar la sfârşitul lucrărilor încheie un proces-verbal deosebit de lipsit de vitalitate, glăsuind: „Fiihrerul consideră şi el că invazia trebuie prevăzută într-un caz extrem".

Se pare că în acest moment precis s-ar fi putut considera sinceră dorința lui Hitler de a discuta cu englezii. Ce gânduri au putut lua naştere în creierul stăpânului Germaniei atunci când în iunie, încălțat cu cizme şi învingător, ceruse să fie dus la Domul Invalizilor în fața mormântului lui Napoleon? A meditat el oare la destinul nerealizat al unui alt cuceritor, cu care, fără îndoială, se compara, şi care a murit proscris pentru că a vrut să înfrângă Anglia? În liniştea de la Berghof, Hitler, în loc să prelungească o convorbire decepționantă asupra lipsei de înțelegere a britanicilor față de ofertele lui de pace, îi vorbeşte pe larg lui Raeder, marele său amiral, despre minunatul oraş pe care-l vor

ridica în fundul fiordului Trondheim, o metropolă germană înfiptă în stalactitele Marelui Nord.

Pentru B.B.C., 14 iulie 1940 este o zi mare. Winston Churchill se adresează poporului englez cu vocea lui gravă, uzând de inflexiuni calculate şi de pauze expresive. Această importanță acordată brusc cuvântului este o caracteristică a perioadelor de primejdie. Fiecare se simte izolat, amenințat personal în tot ceea ce constituie esența vieții sale : afecțiunile, averea, bunurile, sănătatea, însăşi existența sa. O voce venită din aparatul de radio îi reaminteşte că el este o multitudine, că e multiplicat în milioane de ființe şi că suma acestor slăbiciuni pe care le resimte constituie o forță nebănuită.

„Aici, declară Winston Churchill, în această puternică cetate, refugiul care adăposteşte titlurile de proprietate ale progresului uman şi care este de cea mai mare importanță pentru civilizația creştină... Aici, înconjurați de mări şi oceane pe care marina noastră este stăpână, sub pavăza constituită de eroismul şi abnegația aviatorilor noştri, aşteptăm fără teamă asaltul iminent...”

Winston Churchill

Primul ministru se străduieşte să explice toate chestiunile nelămurite şi să justifice hotărârea lui calmă. Exemplul Franței, învinsă şi invadată în câteva zile, poate oare fi un notiv de îngrijorare? Ei bine, Franța era putredă pe dinăuntru înainte de a fi fost atacată din afară, în timp ce Marea Britanie e sănătoasă şi vitează. Hitler a pregătit pentru invadarea insulei un plan diabolic, asemănător celor pe care le elaborase pentru fiecare dintre națiunile căzute sub dominația lui? Ei bine, va trebui să reia acest plan de la capăt, de sus şi până jos. În adevăr, nu există nici o îndoială că acest plan fusese întemeiat, cu două luni în urmă, pe faptul că cele mai bune trupe britanice se găseau pe continent, la o bătaie de tun de Wehrmacht. Astăzi însă, aceste trupe sunt aici, pe bătrânul lor pământ, călite, solide, scăpate din

Junker 87

infernul de la Dunkerque şi foarte hotărâte să-şi ia revanşa. Un milion şi jumătate de oameni perfect echipați; invadatorul poate veni. Cel mai mic petic de pământ va fi apărat cu îndârjire.

Auditorii B.B.C.-ului abia apucaseră să mediteze la discursul rostit de primul ministru, când avură ocazia, în aceeaşi seară, să asculte pentru prima oară războiul în direct. Deodată, prin miracolul produs de un microfon şi de o fereastră deschisă spre portul Dover, care era bombardat, bătălia pentru Anglia îşi făcu intrarea în fiecare cămin englez. Comentatorul Charles Gardner întrerupse brusc textul pe care-l citea pentru a striga :

— Gata ! Nemții ! Sunt aici !

Nu mai vorbea, ci striga. Nici gând să mai păstreze tonul, cu grijă ales, al unui crainic de la postul de radio britanic. Gardner reacționa ca un om cinstit în fața unui spectacol al morții, care-l îngrozeşte şi-l minunează totodată. Descria ceea ce vedea cu volubilitatea unui reporter sportiv.

— Unul, două, trei, patru, cinci, şase, şapte... bombardiere... Sunt *Junker 87*... Iată unul care se aruncă în picaj asupra țintei... Îşi lansează bomba... Nu ! A ratat vapoarele... N-a atins nici unul !... Şi celălalt, acolo... coboară spre mare lăsând o lungă dâră de fum în urma lui... Ascultați mitralierele... unul, două, trei, patru... sunt avioanele de vânătoare... se desfăşoară o luptă grozavă... acolo sus încăierarea e îndârjită... Ah ! iată-i ! *Spitfire*-le sunt aici ! Ah ! băieți, nu-ți mai poți da seama de nimic... atât de tare se învârtejesc ! Scuipă foc, nu glumă ! abia ai timp să-l zăreşti pe unul de-ai noştri că a şi dispărut... Oh, e într-adevăr formidabil ! Dar ia uitați-vă, priviți !... Ar trebui să vedeți cum sunt primite *Messerschmitt*-urile !... În viața mea n-am văzut ceva atât de frumos... Fug, v-o spun... germanii fug, se reîntorc la ei...

A doua zi, ziaristul Conrad Philipps propuse cu toată seriozitatea ca Charles Gardner să fie sanctificat.

În a treia zi, la 16 iulie, Hitler comunică Marelui stat-major german instrucțiunea nr. 16 :

„Deoarece Marea Britanie, cu toată situația ei militară desperată, nu dă nici un semn de bunăvoință, am hotărât să se pregătească o operație de debarcare, şi, dacă va fi necesar, să fie adusă la îndeplinire...”

Udet

Milch

Jeschonnek

III. STUDIUL ALBASTRU..

La 16 iulie 1940, maiorul Josef Schmid a înmânat führer-ului „Studiul albastru” (Studie Blaue) şi fără îndoială că acest document a inspirat, într-o anumită măsură, ordinul de zi nr. 16. Se împlinea un an de când şeful lui *Abteilung V*[1], răspunzând de serviciile de informaţii din *Luftwaffe*, aduna, cu participarea generalilor Milch, Udet şi Jeschonnek, o documentaţie multilaterală asupra Forţelor aeriene britanice – a avioanelor, efectivelor şi aprovizionării sale, ca şi asupra organizării generale a apărării antieriene a Marii Britanii. Pentru a-şi deschide dosarul, Schmid a dispus de un material de prima mână, pe care-l datora în acelaşi timp şireteniei lui Milch, cât şi naivităţii unui librar londonez. La începutul anului 1939, Milch, amintindu-şi de vizita făcută cu doi ani înainte, în tovărăşia lui Udet, la diferite aerodromuri şi uzine de avioane britanice, răsfoia revistele şi publicaţiile de specialitate în limba engleză. Privirea îi fu atrasă de titlul şi preţul unei lucrări apărute nu de mult, care era o dare de seamă completă şi precisă asupra situaţiei industriale a Marii Britanii. Milch socoti că lectura ei trebuia să fie instructivă. Trimise o scrisoare unui librar din Londra, pe o hârtie cu antet a Ministerului Aerului german, prin care-i comanda cartea respectivă. O primi în modul cel mai natural din lume şi dispuse plata ei din fondurile lui *Abteilung V*.

Din acel moment, a început elaborarea „Studiului albastru”. O dată cu brutala înfrângere a Franţei, acesta nu întârzie să se îmbogăţească

[1] Secţia a V-a.

Josef Schmid „Beppo”

cu informațiile din arhivele capturate de Wehrmacht în timpul înaintării lui. Aşa că la 16 iulie raportul este gata. Se intitulează : „Situație comparată a puterii de luptă a Forțelor aeriene britanice şi a Luftwaffe-ului”.

„Beppo” – poreclă dată lui Schmid – a trebuit să cântărească fiecare cuvânt al expunerii sale. Acest fel de document, chiar dacă este în mod excepțional bazat pe informații cu desăvârşire exacte, pentru a fi întru totul autentic trebuie să țină în mare măsură seama şi de datele subiective. Hitler avea oare sau nu intenția de a invada Anglia? Înainte de a-şi redacta dificila sa lucrare, a găsit oare Schmid un răspuns la această întrebare? Jeschonnek îi recomandase lucrarea lui Göring, căruia i-a devenit ofițer personal de stat-major. Concluziile din ea nu puteau fi deci nefavorabile pentru Luftwaffe şi nici marelui ei şef. Este uşor, după ani de zile, să judeci previziunile şefului unui serviciu de informații ai cărui superiori ierarhici, datorită înfrângerii lor, sunt morți sau uitați. La data aceea ei erau însă vii şi arta lui Schmid consta în a le arăta un adevăr absolut care nu era prea departe de adevărul lor relativ.

Se pare că, în anumite puncte, acest lucru i-a reuşit. „Dispunând de cincizeci de escadrile de vânătoare, cu aproximativ optsprezece avioane fiecare, R.A.F.-ul posedă 900 de avioane de vânătoare excelente, dintre care aproximativ 675 (75%) pot fi considerate în bună stare”. Ne amintim că la 16 mai 1940, în scrisoarea sa secretă, Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding fixa la cincizeci şi două de escadrile „forța minimă necesară apărării Marii Britanii”. De atunci mai avu-seseră loc lupte în Franța şi evacuarea Dunkerque-ului, iar în iulie 1940 numărul aparatelor engleze disponibile oscila, după modul dc calcul, între 500 (aprecierea lui Alan Deere) şi 650, în cel mai fericit

Hurricane

Spitfire

Messerschmitt 109

caz[2]. Toleranța estimațiilor tui Schmid nu era deci foarte mare.

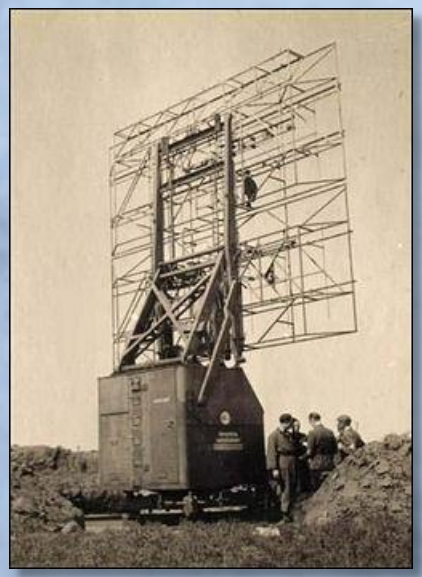
Aceeaşi observație şi în ceea ce priveşte caracteristicile aparatelor. Beppo afirmă cu prudență : „Ținând seama de performanțele lor în luptă, precum şi de faptul că nu sunt încă echipate cu tunuri, *Hurricane*-le şi *Spitfire*-le sunt inferioare *Messerschmitt*-ului *109*, în timp ce *Messerschmitt*-ul *110* este inferior unui *Spitfire* pilotat cu dibăcie”. Afirmând o superioritate iluzorie a *Messerschmitt*-ului *109* asupra *Spitfire*-ului, şeful lui *Abteilung V* se grăbeşte să adauge că „de fapt, acesta din urmă nu-i încă echipat cu tunuri”. Manifestând această precauție prealabilă, el a făcut să fie mai uşor admisă inferioritatea vădită a *Messerschmitt*-ului *110* în comparație cu *Spitfire*.

De-a lungul întregului său „Studiu albastru”, Schmid se arată un iscusit politician. În concluzie, el face să se încline balanța către Luftwaffe, precizând însă : „...dacă epoca declanşării operațiilor de mare anvergură este stabilită destul de devreme pentru a se permite folosirea lunilor cu condiții meteorologice relativ favorabile (din iulie până la începutul lunii octombrie)”.

Să nu uităm că ne aflăm în a doua jumătate a lunii iulie. Aşadar, Beppo nu acordă pentru Luftwaffe decât şaizeci-şaptezeci şi cinci de zile spre a cuceri victoria. Se înşală însă în multe privințe; el crede că Angliei îi lipsesc înainte de orice avioane, în timp ce ea suferă mai ales de lipsa unor piloți cu experiență; el îşi închipuie un *Fighter Command* fără suplețe, ale cărui escadrile sunt „legate rigid de bazele lor”, în timp ce Dowding se străduieşte de fapt să-şi plimbe escadrilele după nevoile de odihnă ale piloților sau în funcție de starea de oboseală a materialului; el crede că personalul Forțelor aeriene britanice este alcătuit din funcționari care „au pierdut obiceiul de a pilota”, în timp ce comandanții de baze şi şefii de grupă englezi participă foarte des la

[2] Se va vedea mai departe că cifra exactă era 587.

Messerschmitt 110



Freya

zborurile operaționale. Dar grava lui eroare este aceea de a nu fi menționat radarul. Fără îndoială, dacă ar fi fost consultat *Abteilung III*[3], serviciul de informații al transmisiunilor, condus de generalul Martini, Schmid n-ar fi neglijat un element de apreciere atât de important.

Generalul Martini ştie ce va să zică radarul sau mai bine zis îşi dă seama că instalarea pe coastele engleze a unor piloni cu antene în formă de zăbrele ascunde un sistem de detecție fără îndoială mai eficace decât procedeele „Freya” şi „Wűrzburg”, folosite de serviciul său de transmisiuni. Povestea datează şi ea de mai bine de un an, cam din perioada când generalul Milch dispusese să se scrie librarului său londonez. Convingându-şi colegii de interesul ce-l prezentau emisiunile engleze de unde electromagnetice, Martini a obținut să se încredințeze unui Graf Zeppelin misiunea de a le detecta la fața locului. Expediția a avut loc la sfârşitul lunii mai 1939 şi n-a fost încununată de succes. Pierdut în bezna nopții, enormul dirijabil a fost reperat de radar, iar controlorii de la Bentley Priory şi-au oferit chiar o distracție interceptând mesajul radio trimis de Zeppelin bazei sale, în care anunța că se află „la câteva mile în largul Yorkshire-ului”, în timp ce el zbura de fapt deasupra oraşului Hull, după ce urcase estuarul râului Humber. Au mai iost întreprinse şi alte asemenea încercări, dar toate la fel de infructuoase. Cu toate acestea, în iulie 1940, generalul Martini nu-şi schimbase părerea : el continua să creadă în eficacitatea probabilă a radarului.

Aşa cum era el, cu lacunele şi impreciziile sale, „Studiul albastru” depus pe biroul lui Hitler constituia un îndemn indiscutabil de a trece la acțiune. Führer-ul părea să țină seama de el, fără a-i adopta însă toate concluziile.

[3] Secţia a III-a.

Würzburg

Rudolf Hess

Hotărârca de a invada Marea Britanie era departe de a fi luată. Acest lucru se vedea limpede din ordinul său de zi. „Am hotărât să se pregătească o operație de debarcare şi, *dacă va fi necesar*, să fie adusă la îndeplinire”.

La drept vorbind, este convins „că nu va fi necesar”. Jodl, unul dintre familiarii lui, îşi aminteşte de o confidență pe care i-a făcut-o führer-ul la 20 mai :

— Anglia va obține pacea atunci când o va dori. Afirmația de mai sus se leagă cu surprinzătoarea declarație din luna iunie, când Hitler i-a mărturisit lui Mussolini :

— La urma urmei, Imperiul britanic este o forță de care trebuie să se țină seama în lume.

Rudolf Hess, succesorul cu sprâncene negre, cu ochii ca tăciunii şi lipsiți de expresie, de asemenea, păstrează în memoria lui cuvintele rostite a doua zi după prăbuşirea Franței. Stăpânul Germaniei îi declarase atunci :

— Vom ajunge la o înțelegere temeinică cu Marea Britanie. Sunt foarte hotărât la aceasta, chiar de când mi-am început cariera politică.

Luni de zile, Hess va întoarce fraza aceasta pe toate fețele. Într-o zi nu va mai rezista; se va duce la uzinele Messerschmitt, va ordona să i se pregătească un avion de vânătoare cu rezervorul plin de benzină şi va decola pentru a merge să aterizeze pe un câmp din Anglia, fiind convins că va putea astfel, înainte de a nu fi prea târziu, să realizeze visul şefului său...

Hitler însă e frământat de alte gânduri. Churchill îl irită, îl prefera pe Chamberlain. Nutreşte ideea că ar putea foarte bine cruța Anglia, mulțumindu-se să stârpească doar ceea ce socoteşte el că este detestabil : fanfaronadele coborâtorului din Marlborough şi „plutocrația care stăpâneşte City-ul cu complicitatea evreimii internaționale”. Ar putea fi urcat pe tron ducele de Windsor, adevăratul rege, iar Churchill

înlocuit cu Lloyd George. Numai după aceea s-ar putea avea în vedere să se rezerve Angliei o poziție moderată şi decentă în cadrul noii Europe.

În seara zilei de 16 iulie, maiorul Schmid se gândea, fără îndoială, că ar fi o bună inspirație dacă s-ar da urmare „propunerii sale de a se purta lupta aeriană”, datată din 22 noiembrie 1939 şi care conținea o frază profetică : „Războiul nu se va putea termina în favoarea noastră atâta timp cât nu vom fi învins Marea Britanie”.

Cât despre Hitler, el era cu totul absorbit de discursul pe care se pregătea să-l rostească peste trei zile în fața Reichstag-ului. Acum, după ce dăduse armatei un ordin de zi, ardea de nerăbdare să se adreseze direct adversarului şi să-i arate, în acelaşi timp, limitele mărinimiei sale, dorința sa de a încheia o pace onorabilă, precum şi forța armelor de care dispunea. Cuvintele începeau să capete formă pe buzele lui, şi la 19 iulie le va arunca în fața lui Winston Churchill ca pe un şuvoi de insulte.

La englezi, British Intelligence[4]-ul îşi sporeşte singur încurcăturile. Dintre acestea se citează adesea traducerea eronată a unui pasaj dintr-o cuvântare a lui Hitler, care l-a determinat pe un specialist al armelor secrete sa facă cercetări febrile asupra proiectilului „care va provoca orbirea şi asurzirea”, în timp ce führer-ul se mulțumise să spună doar „că-i va ului pe inamicii săi”. A fost nevoie de intervenția unui profesor universitar de limba germană pentru ca textul să fie corectat, iar lucrările abandonate. Pe seama *Messerschmitt*-ului *109* se povesteau două anecdote deosebit de descurajatoare. După declararea războiului, englezii au avut norocul să pună mâna pe dispozitivul care permitea avioanelor germane să intre în picaj fără a se teme că

British Intelligence logo

[4] Serviciul de informaţii britanic.

motoarele lor vor rămâne nealimentate cu carburant. Au considerat însă că obiectul era lipsit de interes şi apoi, când au început să-i acorde atenție, n-au mai regăsit pachetul. La fel s-au petrecut lucrurile şi cu manualul de folosire a lui *M. 109*, ale cărui fotocopii, făcute în mare grabă, pentru a nu se observa sustragerea documentului, au fost rătăcite pe undeva imediat după aceea. *„My job is so secret that I don't know what I am doing”*[5]. Inscripția aceasta, simbol al umorului britanic în fața unei munci serioase, nu exista, de bună seamă, pe vremea aceea. Astăzi ea împodobeşte biroul responsabilului, începând cu *Intelligence Branch* până la *Fighter Command*, al cărui sediu se află tot la Bentley Priory.

O dată cu sosirea comandanților de escadrile Williams şi Knights Whittome, tonul se schimbă. Se produce o trezire şi se pare că de atunci n-a mai fost neglijat nimic din ceea ce putea servi la cunoaşterea forțelor inamicului pentru a le submina. Se face apel la *wing commander*-ul Bill Cooper, care fusese ataşat al aerului la Berlin în momentul izbucnirii războiului, şi la alți aviatori a căror carieră îi pusese în contact cu omologii lor germani. În cursul verii anului 1940, Bill Cooper părăseşte cu regret pilotajul pentru a se consacra în întregime activității de informații. Era expert în argoul vorbit la Luftwaffe, iar piloții lui Göring ar fi putut foarte bine să-l ia drept unul de-al lor. Informațiile – odată adunate şi prelucrate – ofereau un tablou atât de precis al forțelor germane (este socotit realist în proporție de 90%), încât verificările efectuate în timpul bătăliei vor dovedi că nici un tip de avion doborât, nici o escadrilă identificată nu lipsea de pe situația întocmită de *British Intelligence*.

Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding avea toate aceste informații

[5] „Treaba pe care o îndeplinesc este atât de secretă, încât nici eu nu ştiu ce fac” (în limba engleză în original).

Kesselring

Sperrle

Stumpff

pe biroul său din Stanmore în liniştea câmpenească, pe la jumătatea lui iulie, atunci când îşi instala piesele *kriegspiel*[6]-ului său. Ştia că în faţa lui se aflau trei *Luftflotten*[7], ale căror comandamente funcţionau la Paris (*Luftflotte III*, generalul Sperrle), la Bruxelles (*Luftflotte II*, generalul Kesselring) şi în Norvegia (*Luftflotte V*, generalul Stumpff), primele două fiind cu mult mai importante şi totalizând aproximativ 2 600 de aparate, faţă de 190 ale lui *Luftflotte V*. Generalii puşi în fruntea *Luftflotten*-elor *II* şi *III* comandaseră unul în Polonia (Kesselring), iar celălalt în Spania (Sperrle). Ei erau consideraţi cei mai periculoşi şefi din Luftwaffe. Aşadar, Germania putea opune aproape 3 000 de avioane celor 650 ale R.A.F.-ului. Aceste cifre sunt, ca de obicei, aproximative. Evaluările diferă în funcţie de documentele consultate; unele stabilesc un bilanţ absolut al tuturor aparatelor existente, iar altele o situaţie a aparatelor care pot participa efectiv la luptă. În orice caz, Dowding nu ignora faptul că avea de-a face cu un adversar ale cărui forţe erau de patru până la cinci ori mai numeroase decât ale lui.

Cât priveşte valoarea aparatelor ce se înfruntau, nu exista nici o îndoială că *Hurricane*, cu care erau echipate două treimi din escadrilele engleze, era inferior avioanelor de vânătoare germane. Raportul lui Schmid este confirmat de declaraţiile a doi piloţi din Luftwaffe : Galland, care spunea despre *Hurricane* că „este o plăcere să le dobori”..., şi Steinhof, care preciza că „eram fericiţi când le întâlneam”. Dimpotrivă, *Spitfire* putea, în condiţii de mai bună folosire, să facă joc egal cu *Messerschmitt 109*. Aceiaşi Galland şi Steinhof din partea germană, precum şi Jeffrey Quill, pilotul de încercare al *Spit*-ului, din partea engleză, sunt de acord că „trebuia, desigur, să împingi aparatul până la limitele lui extreme pentru a face faţa *Messerschmitt*-urilor, dar la mare înălţime eram aproape la egalitate şi ne tratau cu respect”.

[6] Joc de a războiul (în limba germană).
[7] Flote aeriene (în limba germană).

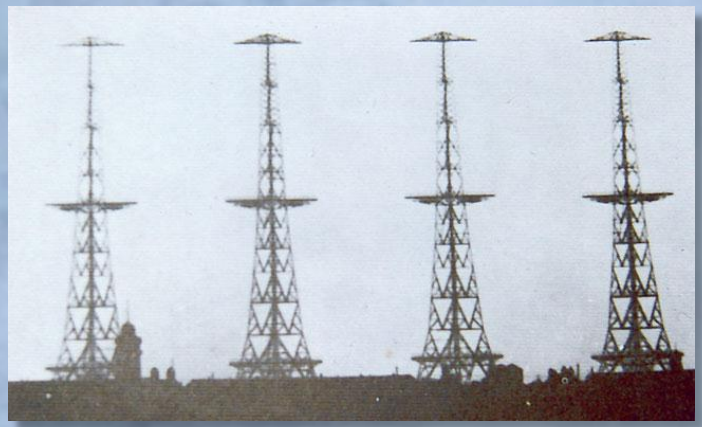
Cât despre piloți, numai lupta urma să decidă care din cele două tabere deținea superioritatea. Se ştia că veteranii din legiunea Condor, a căror vedetă era Galland, se perfecționaseră în timpul războiului din Spania, iar campaniile din Polonia, Olanda, Belgia şi Franța le-au desăvârşit pregătirea de luptători încercați. La englezi, cei care participaseră la operațiile din Franța şi care fuseseră repatriați dobândiseră o prețioasă experiență a *dog-fight*-ului, lupta câinească pe care o reprezintă duelul aerian. Ei puteau fi buni instructori pentru cei care încă nu cunoscuseră botezul focului, dar sudura era greu de realizat. Cei mai mulți dintre piloții rămaşi în viață de pe frontul francez erau legați de escadrila lor, dornici de a menține ambianța şi spiritul de camaraderie care se creaseră în câteva săptămâni, şi priveau defavorabil trimiterea lor ca instructori într-o altă escadrila, în timp ce ei visau să-şi reia, de îndată şi în formația obişnuită, revanşa asupra *hunilor*, aşa cum erau numiți germanii. Cât despre veterani, aceştia erau porecliți „cow-boys". Fără îndoială, se arătau cam prea siguri de ei şi gălăgioşi, dar într-o manieră simpatică.

Dowding îşi organiză puținele forțe de care dispunea. El formă patru grupuri, numerotate 10, 11, 12 şi 13, încredințate respectiv Air Vice Marshal[8]-ului sir Christopher Joseph Quintin Brand (cu marele cartier la Box, Wiltshire), Air Vice Marshal-ului sir Keith Rodney Park (cu marele cartier la Uxbridge, Middlesex), Air Vice Marshal-ului sir Trafford Leigh-Mallory (cu marele cartier la Watnall, Nottinghamshire) şi Air Vice Marshal-ului R. E. Saul (cu marele cartier la Newcastle pe Tyne). Grupul 10 număra patru escadrile, grupul 11, care va suporta greul efortului inamic, douăzeci şi două; grupul 12 avea patrusprezece, iar grupul 13 avea chiar treisprezece escadrile, adică în total cincizeci şi patru de escadrile, cărora li se mai puteau adăuga patru escadrile

[8] Vicemareşal al aerului.

neoperaționale, deci un total de cincizeci şi opt de escadrile. „Numărul aparatelor aliniate de o escadrilă – precizează Dowding – era de şaisprezece, din care numai douăsprezece puteau lua parte simultan la lupte. Celelalte patru erau, de obicei, în revizie sau verificare. În plus, fiecare escadrilă dispunea de o rezervă de trei până la cinci aparate". Deoarece se aprecia la douăzeci şi şase numărul piloților necesari fiecărei escadrile, *Fighter Command*-ul ar fi trebuit să dispună în iulie 1940 de 1 508 piloți. Nu avea însă decât 1 253, din care 58 îi împrumutase de la marină în iunie. Se ştie că ceea ce-l preocupa pe Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding, mai mult încă decât disproporția numerică a aparatelor ce se înfruntau, era lipsa de piloți.

Bătălia pe care Marea Britanie o va da va fi o bătălie defensivă, în care ea va juca rolul de asediată. *Fighter Command*-ul trebuia deci să realizeze deasupra ei o *umbrela de avioane de vânătoare*, consolidată printr-o întreagă rețea de apărare antiaeriană, de reflectoare, de baloane captive, de stații de reperaj şi de radare. Radarul este o prescurtare a cuvintelor *Radio Detection and Ranging*[9], care constituie cea mai senzațională descoperire tehnică de la începutul acestui război. Fără îndoială că sir Robert Watson-Watt, căruia i se datorează aplicarea ei pentru apărarea insulei, merită să fie considerat unul dintre învingătorii bătăliei. Radarul a dat ochi orbilor; dintr-o dată cel asediat, străpungând zidurile cu vederea datorită miracolului înfățişat de ecranul luminos, îl vedea venind pe agresor. Principiul aparatului e simplu şi se bazează pe proprietățile undelor electromagnetice ultrascurte „de a se propaga în linie dreaptă cu viteza luminii şi de a se reflecta ca un ecou fără întârziere şi cu aceeaşi viteză când întâlnesc în cale un obiect solid". Urmarea se înțelege uşor : formația inamică, jucând rolul obiectului solid, reflectă undele pe un ecran, reuşindu-se



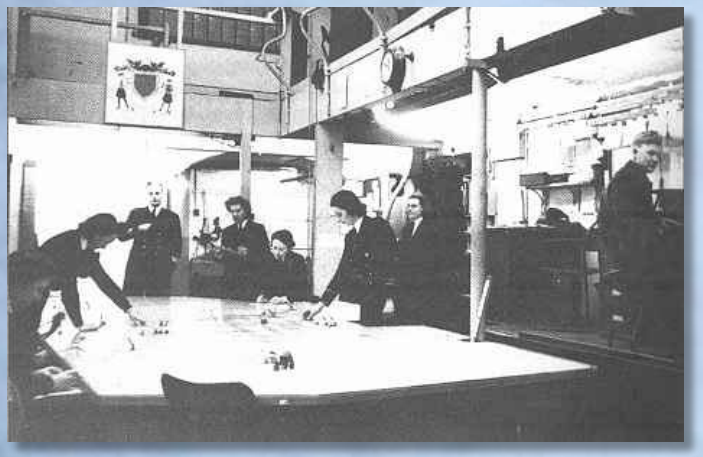
Turnuri radar la Dover

[9] Detectare şi reperare prin radio.

astfel să se stabilească importanța obiectului, poziția şi viteza lui de deplasare.

Dowding şi-a încheiat ziua de muncă. Ochii îi sunt injectați. Tot socotind şi resocotind în minte numărul escadrilelor şi cântărind şansele băieților lui, a ajuns să nu mai doarmă. Urcă scara sculptată şi poleită de la Bentley Priory: jos, în camera ca o rotondă, bijuteria casei, a fost instalată o platformă de lemn, ca un balcon. Pe ea, înconjurați de adevărate baterii de telefoane, se află controlorii de zbor.

Sub ei se întinde imensa masă cadrilată pe care cei din W.A.A.F.S. îşi mişcă riglele. În față au tabloul care dă poziția de alarmă a fiecărei escadrile. Tot acest dispozitiv trăieşte, aşteaptă, speră, țese deasupra Marii Britanii o rețea invizibilă în care urmează să se prindă agresorul țâşnit din noaptea care se lasă.



Ops'room

Închizând uşa, Dowding îşi spune că s-a mai terminat încă o zi. De când lordul Beaverbrook dăduse un impuls fulgerător producției engleze de avioane, o zi reprezenta încă patru avioane şi jumătate ieşite din uzină, întrucât ritmul de fabricație era pe cale să reprezinte livrarea a şaptesprezece avioane la fiecare patru zile.

Clepsidra fusese din nou răsturnată. Fiecare *Hurricane*, fiecare *Spitfire* doborât însemna un grăunte de nisip scurs. Fiecare *Hurricane*, fiecare *Spitfire* ieşit din uzină înlocuia acest grăunte. Atâta vreme cât a doua cifră rămânea superioară primei, totul mai era posibil. Cu condiția de a găsi piloți.

Aceştia soseau de pe toate meleagurile. Cei din Commonwealth imprimă escadrilelor o notă de exotism care rămâne totuşi tipic britanică. Cei fugiți din țările ocupate de armatele germane sunt mult mai greu de clasificat. În primul rând, nu se poate avea încredere în ei şi trebuie să fie supuşi unor controale meticuloase, pentru a căpăta

René Mouchotte

siguranța că în rândurile lor nu s-a strecurat vreun agent al inamicului. Apoi, normele de calificare şi tipurile de avioane sunt, în Anglia, foarte diferite de cele din Polonia, Belgia, Cehoslovacia sau Franța. Pentru a da doar un exemplu, maneta de gaze este împinsă la unii, atunci când vrei să măreşti forța, în timp ce la ceilalți ea este trasă. După ce au fost recunoscuți ca prieteni adevărați, aceşti aviatori zgomotoşi, din care cei mai mulți nu înțeleg o boabă englezeşte, sunt vărsați în tabere de instrucție, ca aceea de la St-Atham. La început, fiecare se minunează : „Confortul englezesc nu este o vorbă goală – scrie Mouchotte. – Tăcere şi disciplină. Un stup, un sanctuar", pentru ca apoi să devină foarte repede nerăbdători. Se plâng că nu sunt trimişi într-o unitate combatantă şi, în timp ce ploaia acestui iulie umed continuă să cadă pe peluzele din jurul baracamentelor, sfârşesc prin a se întreba dacă bătălia n-a tost câştigată înainte ca ei să fi putut participa la ea.

Ceea ce s-a desfăşurat la 10 iulie s-a repetat în timpul celor câteva zile de la mijlocul aceleiaşi luni. Germanii patrulează deasupra Mării Mânecii, urcă estuarul Tamisei, atacă convoaie, se lovesc de *flights*-uri alarmate în grabă grație radarului şi urmează încăierări destul de sângeroase între avioanele de vânătoare, în timp ce *Stukas*-urile se îndârjesc să se năpustească în picaj asupra navelor, în urletele sirenelor lor.

Din aceste prime confruntări se puteau trage deja unele concluzii. Apărea clar că Luftwaffe suferea un handicap în fața R.A.F.-ului, bazele lui fiind mai îndepărtate de locul bătăliei, astfel încât piloții constrânşi să se arunce cu paraşuta cădeau în teritoriul inamic sau în apele teritoriale ale adversarului, fiind de cele mai multe ori făcuți prizonieri. Pilotul englez căruia i se întâmpla aceeaşi nenorocire era salvat, îngrijit dacă era nevoie, fiind cel mai adesea apt de a relua lupta chiar de a

doua zi dacă nu chiar în aceeaşi după-amiază.

Se putea însă constata totodată dificultatea pentru cel atacat de a-şi aduce escadrilele pe locurile bătăliei într-un timp suficient de scurt. O escadrilă de vânătoare germană avea nevoie, în medie, de şase minute pentru a traversa Canalul Mânecii. Unei escadrile de *Spitfire* îi erau necesare însă treisprezece minute pentru a se ridica la 20 000 de picioare, iar uneia de *Hurricane* îi trebuiau şaisprezece minute pentru acelaşi lucru. Chiar dacă escadrilele s-ar fi găsit în patrulare, având deja înălțimea de luptă, iar operatorul radarului ar fi lucrat extrem de rapid, trebuiau să se scurgă totuşi nu mai puțin de patru minute între momentul în care formația inamică era detectată pe ecranul luminos şi acela în care obiectul care-l reprezenta putea să-şi ia locul în careul corespunzător de pe marea masă de la *Operations' room*. În patru minute puteau fi străbătute însă trei sferturi din Marea Mânecii.

Comandantul de grupă trebuia deci să hotărască repede şi bine ceea ce avea de făcut. El se găsea în situația unui jucător de kriegspiel care cunoaşte poziția inamicului la un moment dat, dar n-are decât o idee aproximativă despre efectivele lui. Acesta se adresează patrulei sau patrulelor aflate în zbor cel mai aproape de punctul amenințat şi anunță în fonie comandanților : „Hello, mai mult de cincisprezece *bandits angels*[10] la optsprezece-douăzeci de mile sud-vest Southampton vector nord nord-est”, ceea ce înseamnă că o formație inamică apreciată la mai mult de cincisprezece aparate se găseşte la 18 000 de picioare înălțime, la 20 de mile sud-vest de Southampton şi se îndreaptă spre nord-est. Comandanții răspund „O.K.”, ambii interlocutori identificându-se cu ajutorul numelui lor de cod. Pe hartă, o piesă albă însemnată cu un F roşu se deplasează spre o piesă galbenă ştampilată cu un H negru : adică avioanele de vânătoare amice se

[10] îngeri tâlhari (în limba engleză).

Otto Stapf

Franz Halder

îndreaptă în viteză spre aparatele inamice.

În tot timpul acestei înaintări, comandantul grupului trăieşte clipe de încordare. Se poate să se fi înşelat şi să fi alarmat prea multe patrule, descoperind în consecință un alt sector, care, cu un moment mai târziu, ar putea fi atacat la rândul lui. S-ar putea, de asemenea, să fi aruncat într-o luptă inegală un efectiv mult prea redus. În sfârşit, el mai riscă să fi deplasat nişte *flights*-uri aflate de prea multă vreme în aer, putând astfel să se găsească în pană de benzină tocmai în momentul crucial al ciocnirii. Cu vremea, timpii de transmitere vor merge însă descrescând, iar oamenii, de la un capăt la celălalt al mecanismului, ameliorându-şi aptitudinea de a judeca şi hotărî, vor împuțina din ce în ce mai mult greşelile lor de apreciere. Pe la mijlocul lunii iulie mai sunt încă oarecum în faza de tatonare.

Pe teren se confirmă ceea ce se ştia despre valoarea aparatelor puse față în față, adică faptul că *Messerschmitt*-ul *110* nu este în stare să lupte cu *Spitfire* şi nici măcar cu *Hurricane*, dar că, dimpotrivă, *Messerschmitt 109* se dovedeşte un adversar dur. În cursul zilelor de 11, 12, 13, 14, 15, 16 şi 17 iulie, R.A.F.-ul pierde optsprezece aparate, distrugând în schimb patruzeci şi patru. Nu erau încă decât mici încăierări, dar ele dovedeau că, în pofida inferiorității numerice, aviația de vânătoare engleză nu se va lăsa dominată. Declarația făcută la 11 iulie de generalul Stapf lui Halder că „va fi nevoie de cincisprezece zile - o lună pentru a zdrobi aviația inamică" apărea încă de pe atunci hazardată.

La Berlin, în seara zilei de 17 iulie, imobilul Radiodifuziunii era înțesat de ziarişti din toate țările. William Schirer, pe atunci corespondent al unor ziare americane, se afla şi el de față. Toată lumea asculta B.B.C.-ul, nerăbdătoare să cunoască reacția Marii Britanii când se va anunța viitoarea invazie. William Schirer nu întâlnea decât chipuri dezorientate, pe care oboseala şi decepția îşi puseseră am-

Hitler

prenta; B.B.C.-ul făcea glume şi lua în râs pretenţiile germanilor. Cei prezenți s-au împrăştiat în zori, fiecare întorcându-se la hotel stăpânit de sentimentul că pacea, sperată la un moment dat, era mai departe ca oricând.

După două zile, la 19 iulie, Hitler spunea în fața Reichstagului :

„În această clipă, simt că este de datoria mea să fac o dată în plus un apel la conştiința, la înțelegerea şi bunul-simț al Marii Britanii, ca şi al celorlalte țări. Consider că situația mea îmi îngăduie să fac acest apel, nefiind un învins cerşind favoruri, ci un învingător care vorbeşte în numele rațiunii. Nu văd într-adevăr nici un motiv de a continua acest război".

Dar toate aplauzele membrilor Reichstag-ului n-aveau nici o valoare. Cu cât ar fi fost mai prețios cel mai mic semn de interes din partea Angliei! Şi, ca şi cum ar fi simțit deja că insula căreia i se adresează s-a legat la ochi, şi-a cusut buzele şi şi-a astupat urechile, Hitler îl atacă pe omul de dincolo, leul cu buza inferioară obosită şi disprețuitoare, englezul cu chipul congestionat, băutor de whisky şi fumător de trabuce... adversarul său în marea încleştare ce se pregăteşte... I se adresează nominal :

„Domnul Churchill ar trebui să mă creadă de astă dată, când anunț că un mare imperiu va fi distrus – un imperiu pe care niciodată n-am intenționat nici să-l slăbesc, nici să-l distrug.

Sunt întristat când îmi dau seama că soarta m-a desemnat pe mine să dau lovitura finală edificiului pe care aceşti oameni l-au şi şubrezit..."

În această zi de 19 iulie, Hitler vrea să incanteze spiritul războiului. Pentru a arăta şi mai bine că el îl socoteşte terminat şi că lasă adversarilor răspunderea continuării lui împotriva oricărui bun-simț, ia o serie de măsuri spectaculoase. Autorizează din nou ca miercurea şi sâmbăta să se poată dansa. Împărtăşeşte intimilor săi convingerea că

totul s-a terminat, încât Rommel îi scrie soției sale : „După părerea mea, războiul va fi câştigat în vreo două săptămâni”, şi generalul mai adaugă subliniind în ce măsură cerul era şi el la unison cu optimismul oficial : „Timpul este frumos, poate chiar prea mult soare”. Pentru a încununa această zi excepțională, führer-ul recompensează, în mod public, pe şefii care au câştigat Blitz Krieg-ul. Göring se vede acoperit de decorații şi uns cu titluri diverse, printre care şi acela de Reichsmarshall. Doisprezece generali sunt avansați la gradul de mareşali (*Feldmarschalle*). Se poate oare exprima mai limpede dorința cuiva de a vorbi despre război la timpul trecut? La coborârea din tren, notează Schacht, ministrul lui de finanțe, el trecu prin fața miniştrilor aliniați. Strânse mâna fiecăruia cu un aer radios... Când se opri în fața mea, îmi aruncă o privire triumfătoare şi mă întrebă :

— Ei bine, domnule Schacht, ce mai spui acum?

Când englezii vor afla de amenințările lui Hitler şi de ceremonia de la Berlin, îşi vor aminti de Napoleon, care, cu o sută treizeci şi şase de ani mai devreme, împărțise şi el mareşalate vorbind despre pacea universală.

Şi pentru a evoca invazia făgăduită, se vor folosi din nou de vechea vorbă care servea de sperietoare încă pe vremea taberei de la Boulogne:

— Soseşte !

IV. SOSEŞTE...

În această zi de 20 iulie, timpul este mohorât. Stațiile meteorologice anunță furtuni locale, cu înseninări şi înnorări deasupra strâmtorii Calais. Pe străzile Londrei, ziarele sunt vândute doar cu ceva mai multă animație ca de obicei. „Times” anunță cu litere mari : „Amenințările lui Hitler împotriva Marii Britanii”.

Churchill se întreabă dacă n-ar fi cazul să obțină adoptarea unor moțiuni în Camera Comunelor şi în Camera Lorzilor drept ripostă dată cuvântării lui Hitler. Consultați, Chamberlain şi Attlee consideră că „s-ar face prea mare caz de o chestiune pe care cu toții o privim la fel”.

În aşteptare, se depun străduințe pentru a introduce în atmosferă poporul englez, care se încăpățânează să privească războiul în curs ca pe o partidă de crichet. S-au distribuit măşti de gaze şi, ca urmare, birourile pentru obiecte pierdute primesc câte o sută pe zi din ele, rătăcite prin metro, autocare, trenuri de centură sau prin locurile publice. G. B. Shaw refuză să-şi pună masca pentru că astfel ar fi obligat să-şi taie barba. Într-un ziar londonez, o femeie îi explică cu seriozitate că ea împarte în două smocuri egale barba soțului ei, le ridică de o parte şi de cealaltă a gurii, le fixează cu agrafe şi numai după aceea îi aplică masca protectoare. La cinematograf rulează „Pe aripile vântului”, iar localurile publice sunt pline. E, cu siguranță, absolut necesar să se ia măsuri.

Se porneşte o campanie prin radio şi presă. Tonul este dat de o informație a Ministerului de Interne : „Dacă Marea Britanie va fi invadată, veți primi în timp util instrucțiuni amănunțite”. B.B.C.-ul

lansează o cruciadă pentru economii : „Faceți-vă cumpărăturile cu multă atenție... Cheltuiți moderat la Harrods... Îngrășați porci, hrăniți iepuri... creșteți capre...” Se mai adaugă şi alte sfaturi cu caracter mai general : „Sprijiniți obținerea victoriei prin orice mijloace... Supravegheați în timpul nopții... Fiți atenți la ce vorbiți”. Se recomandă chiar şi automobiliştilor ca în cazul în care ar trebui să-şi părăsească maşina din cauza unei incursiuni a inamicului, să „găurească rezervorul de benzină cu un cui înfipt cât mai adânc”.

„Soseşte”... „El va sosi”..., cuvinte care încep să fie răspândite. „El” devine un nume colectiv aplicabil lui Hitler şi, prin extindere, statului său major, armatei, avioanelor sale, în sfârşit, la tot ceea ce este german. Doamna Knoyes, o gospodină din Dover, răspunde astfel unui ziarist care o chestionează : „Mi-e indiferent dacă «el» vine, numai să nu fie la ora când servesc eu masa”. Directorul hotelului „Esplanade”, d-l Tilbrocke, face, la rândul său, următoarea afirmație : „Noi ne aflăm dintotdeauna pe malul mării şi nu intenționăm să majorăm prețul pensiunii, chiar dacă, din camera lor, clienții ar putea asista la lupte”. Preşedintele lui *Civil Defence Committee*[1] din Kent fu chemat în mare grabă la o fermă. Credea că un paraşutist german aterizase acolo. În realitate însă, nu era vorba decât de o bătrână care plângea cerând ajutor, fiindcă broasca ei țestoasă căzuse într-un vas mare cu zeamă de cartofi.

Cu toate acestea pericolul era iminent.

Ploaia de bombe, carcasele avioanelor germane care împânzeau câmpurile şi paraşutele sfâşiate, sau bucățile de tablă răsucită care erau expuse se aflau acolo pentru a face dovada acestui lucru. „Anglia – scria poetul Edward Shanks – îşi reține suflarea, căci bătălia nu e încă terminată şi sfârşitul ei s-ar putea numi moarte”. Pe străzi,

[1] Comitetul pentru apărarea pasivă.

Black Watch

monumentele dispar sub sacii de nisip, vânzătorii de ziare înseamnă cu cretă pe tabla lor neagră, la stânga, numărul avioanelor germane doborâte, iar la dreapta numărul pierderilor engleze. La ediţiile de seară, ei anunţă scorul ca după un meci „cu prelungiri”. Toţi bărbaţii disponibili sunt încadraţi în *Home Guard*[2]. Pot fi văzuţi domni în vârstă, cu înfăţişare foarte demnă – rămăşiţe glorioase ale campaniilor coloniale — amestecaţi cu studenţi de şaptesprezece ani, făcând cu seriozitate instrucţie cu puşti de lemn. Printre ei un zulus de şaizeci şi trei de ani şi un fost sergent-major din *Black Watch*[3], care, având optzeci şi opt de ani, îşi arogă titlul de decan. Recrutarea se face cu destulă rigiditate : un ofiţer decorat cu Crucea Victoria, obţinută în timpul primului război mondial, este exclus din *Home Guard* atunci când se află că e fiul unor ruşi nenaturalizaţi. Problema provoacă şi o interpelare în Camera Comunelor.

Pentru a-şi echipa oamenii, comandantul-şef al *Home Forces*[4]-ului lansează un apel către toţi englezii :

„Aş dori să nu disprețuiți armele de vânătoare ! Dispun în prezent de peste un milion de încărcături de alice, care pot omorî un leopard de la două sute de yarzi ! “

Imediat încep să curgă armele din toate părţile. Regele dă exemplu, sacrificându-şi colecţia completă de arme de vânătoare. Fiecare ofiţer al armatei din India scoate câte o sabie din panoplia lui. Cel mai neînsemnat *globe-trotter*[5] amator înşiră pe biroul lui *Home Guard* câte o grămadă de lănci, săbii africane şi măciuci. În lipsă de ceva mai bun, sportivii şi-aduc bastoanele de golf. Asociaţia de tragere cu arcul dintr-o localitate vecină cu Uxbridge anunţă că-şi antrenează membrii,

[2] Armata teritorială.
[3] Garda Neagră, poliţie auxiliară colonială.
[4] Forţele teritoriale.
[5] Călător prin întreaga lume.

deveniți deodată foarte numeroşi, ca să spintece cu săgeata paraşutele aviatorilor inamici. Gospodine aduc pachete cu piper, „ca să fie aruncat în ochii nemților”.

La rândul său, lordul Beaverbrook le îndeamnă să-şi golească dulapurile. Tot ce este de aluminiu capătă deodată valoarea aurului. „Dați-mi cratițele, tigăile, şanurile pentru încălțăminte, cuierele, ibricele, accesoriile aspiratoarelor de praf, le cere ministrul, le voi transforma în *Spitfire*, în *Hurricane*, în *Blenheim* şi în *Wellington*”. Aviația, care ieri încă era numită *Cinderella Service* (serviciul cenuşăreasă), ocupă de acum încolo primul loc în ordinea de urgență a producției industriale.

Pe nesimțite se săvârşeşte o adevărată revoluție în obiceiurile unei națiuni înverşunat de tradiționaliste şi care, pentru a supraviețui, trebuie să sacrifice cu regret unele din caracteristicile ei dominante. La drept vorbind, se vede bine că nu le sacrifică, ci le travesteşte sau se face că le uită. Conştient sau nu, ea le păstrează, ca şi cum ar şti că sub potopul care se pregăteşte, chiar şi defectele ei vor juca rolul de certitudini. Abia mai târziu, după trecerea pericolului, când îşi va slăbi încordarea, îşi va da seama că în cursul acestor săptămâni din vara anului 1940, când ființa ei națională era în joc, a suferit o prefacere socială şi politică.

În jurul marilor oraşe străjuiesc baloane captive. „S-ar spune că o turmă de elefanți risipiți a descoperit deodată secretul înălțării în văzduh”. Sunt în număr de 1 500, instalate la o înălțime de 5 000 de picioare, pentru a stânjeni venirea în picaj a bombardierelor. Cablurile lor pun asemenea probleme agresorilor, încât Hanna Reitsch, femeia germană pilot de încercare, primeşte misiunea să procedeze la experiențe, în vederea înzestrării avioanelor cu un dispozitiv de tăiere a lor. Se răneşte însă foarte grav în cursul unei încercări şi primeşte Crucea de fier. Londonezii botează cu diferite porecle aceste burdufuri

William Maxwell Aitken
Lord Beaverbrook

ce planează deasupra oraşului lor. Balonul cel mai buhăit, cel mai uzat este botezat „Hermann”, la fel ca şi Göring; fetele din W.A.A.F. îl numesc pe al lor „Romeo”. Nu stau ele toată ziua cu ochii pe el? De acum nu se mai spune : „Când toate merg prost”, ci „când se înalță balonul...”, adică atunci când se apropie pericolul.

Churchill este peste tot. Vizitează taberele de instrucție, posturile de pază şi birourile de recrutare a voluntarilor. La Lincolnshire trece în revistă primul regiment de gardă salvat de la Dunkerque. Un soldat este pedepsit pentru că a vorbit în front. Churchill vrea să ştie ce a spus. Încurcat, colonelul încearcă să ocolească răspunsul. Churchill insistă, în cele din urmă colonelul cedează şi-i spune :

— Ei bine... sir... a zis : „Al dracului de bătăios, bătrâna canalie!”

Churchill se întoarce la Londra. Pe biroul lui, în fața celor două călimări de şcolar, una cu cerneală neagră şi cealaltă cu roşie, au fost aşezate o placă de lemn şi o pernă cu ace cu gămălie cilindrice sau rotunde. Unele sunt albastre, altele galbene, verzi sau roşii. Ele au menirea să marcheze în *Defence Maps Room*[6] punctele fierbinți unde oamenii se înfruntă şi mor.

La 20 iulie, comunicatul aerian anunță atacuri asupra unor convoaie şi nave izolate la Dover, precum şi aşezarea de mine. „În zona Dover-ului – adăuga comentatorul – se desfăşoară o asemenea activitate, încât începe să fie denumită «colțul infernal»“.

În acea după amiază, vremea era, prin excepție, frumoasă. La Middle Wallop, unde staționează escadrila 501, piloții au ieşit din *dispersal*[7] pentru a sta la soare, pe iarbă. Printre ei se află un englez din Yorkshire, cu fața plină de pistrui, cu chica de un roşu aprins şi boneta pe o sprinceană, James Lacey, căruia camarazii îi spun Ginger,

[6] Camera hărţilor apărării.
[7] Cort sau baracă în care stau piloţii în aşteptarea zborului.

„ghimbirul”[8]. E ora ceaiului, când deodată sună alarma. Într-o clipă piloții aleargă la *Hurricane*-le lor. Sunt chemați să apere un convoi atacat nu departe de Jersey.

Câmpia Dorset-ului se desfăşoară sub aripile lor. Bine grupați, zboară deasupra peninsulei Portland. Iată şi Marea Mânecii, smălțuită în culori şi scânteind, dar imediat, cu mult mai repede decât prevăzuseră indicațiile *Ops'room*-ului, apare convoiul la jumătatea drumului dintre insule şi coastă. Piloții escadrilei 501 văd cum avioanele *Ju 87 - Stuka* se înverşunează asupra țintelor pe care le constituie vapoarele de un cenuşiu metalic, aşezate ca nişte jucării pe mare, apoi cum *Messerschmitt*-urile *109* de escortă se aruncă de sus asupra lor. O adevărată haită de fiare de pradă.

— *Tallyho* ! anunță comandantul.

Aşa sună onomatopeic vechiul strigăt al vânătorilor cu gonaci la vederea vânatului; este îndemnul la ucidere, semnalul de atacare a bandiților. La mai puțin de două sute de metri în față, Lacey reperează un *109* care se îndreaptă spre el. Se propteşte bine pe fundul *Hurricane*-lui său; e clipa când îți place să te simți una cu tabla, când te gândeşti că rezervoarele de benzină nu sunt suficient blindate, când îți mobilizezi toate reflexele... Inamicul l-a şi ajuns. Lacey virează brusc, degajează pe aripă. Tirul germanului trece la cincizeci de metri de nasul *Hurricane*-ului. „E rândul meu să joc – îşi spune Lacey —, la viitoarea trecere voi fi eu în poziție de tragere”. Cei doi vânători îşi micşorează virajele. Englezul se străduieşte să copieze exact mişcarea adversarului, virează într-o rază mai scurtă, care-l menține în interiorul cercului. *109* încearcă să-i fure locul. Lacey micşorează şi mai mult. Acum e momentul, trage. În spatele carlingii o explozie puternică sfâşie fuzelajul bălțat. Germanul fuge, se aruncă spre mare, cu rana lui din

Tally-ho

[8] Plantă erbacee care creşte în regiunile subtropicale.

„Popor englez, sosim...”

ceafă, ca un taur rău chinuit de înțepătura țepușei. *Ginger* Lacey apasă până în fund maneta de gaze. Iată-l agățat de *Messerschmitt*, venind în picaj în spatele lui, cu degetul pe trăgaci. Timp de patru secunde delicioase îi trimite o rafală. Vede pur şi simplu cum motorul lui *109* este literalmente tocat. Atunci rupe firul invizibil care-l lega de duşman, se îndepărtează şi ia înălțime. Prin scobitura aripii urmăreşte aparatul albastru cenuşiu, cu crucile lui negre tivite cu alb, cum devine din ce în ce mai mic, minuscul... Se gândeşte la plescăitul pe care-l va produce cu câteva sute de metri mai jos, când se va înfige drept în mare...

„Popor englez, sosim... – repetă fără încetare postul de radio german.

– Pregătiți-vă bagajele, aşa ca să le aveți la îndemână când vom ajunge acolo... Sosim...”

Ziarele berlineze anunță începutul sfârşitului pentru Marea Britanie. *„Nachtausgabe”*[9] socoteşte că, din partea lui Churchill, continuarea războiului constituie „o crimă împotriva poporului său”. Pe calea undelor năvăleşte propaganda cea mai rudimentară. Dacă ai sta să-l crezi pe comentatorul oficial, englezii îngroziți caută să-şi înece în alcool spaima, iar spitalele gem de bolnavi atinşi de intoxicație etilică gravă. Cât despre evreii din Londra, la aflarea invaziei apropiate „le albeşte părul, iar nasurile lor îşi îndreaptă cocoaşele”. Else Wendel scrie : „În Germania totul e desăvârşit. Anglia a vrut război şi i s-a servit dezastrul de la Dunkerque. Aşteptam cu înfrigurare invadarea insulei. Unii dintre noi eram uimiți că ea nu începuse încă. Pe vremea aceea nu-i uram chiar atât de mult pe englezi; mai curând ne mâhnea gândul la ceea ce avea să se abată asupra lor. Eram de părere că Marea

[9] „Ediția de noapte”.

Galeazzo Ciano

Erich von Manstein

Britanie se va dovedi, fără îndoială, un aliat foarte prețios, după ce, prin victoria noastră, o vom fi vindecat de mândrie”.

În sfere oficiale înalte încrederea în şansele păcii dăinuie. Raportul zilnic al statului-major al marinei germane precizează chiar : „Se pare că în Anglia există un mare număr de persoane importante care ar dori să ia cunoştință de eventualele noastre condiții de armistițiu”. Contele Ciano, care a avut o convorbire cu Hitler, îşi nota în jurnalul său : „Cred că dorința lui de pace e sinceră”. Într-adevăr, atunci când seara târziu, după cuvântarea ținută în Reichstag, au fost cunoscute la Berlin primele reacții engleze şi s-a aflat că ele sunt defavorabile, se spune că Hitler mai spera încă. „Răbdarea lui proverbială” nu ajunsese la capăt. El împărtăşi unui purtător de cuvânt al Ministerului de Externe hotărârea de a mai amâna începerea acțiunii.

Câțiva ofițeri superiori au şi început să şuşotească.

„Ar fi trebuit exploatată imediat slăbiciunea de moment a adversarului”, va scrie mai târziu mareşalul von Manstein. Cât despre generalul Student, rănit la Rotterdam şi aflat în spital, turba pentru că nu putea alerga la Berlin ca să-şi facă auzită convingerea despre necesitatea unui atac imediat. „Atacul trebuie să se producă acum, mai înainte ca englezii să-şi desfăşoare măsurile lor de apărare”.

Hitler însă era singurul stăpân al păcii şi războiului. El aştepta. Ochii îi erau ațintiți spre Suedia, al cărei rege urma să propună englezilor o mediație...

Dimineața zilei de 21 iulie este frumoasă. *Fighter Command*-ul efectuează 571 de misiuni, în cursul cărora pierde şase aparate şi distruge şapte.

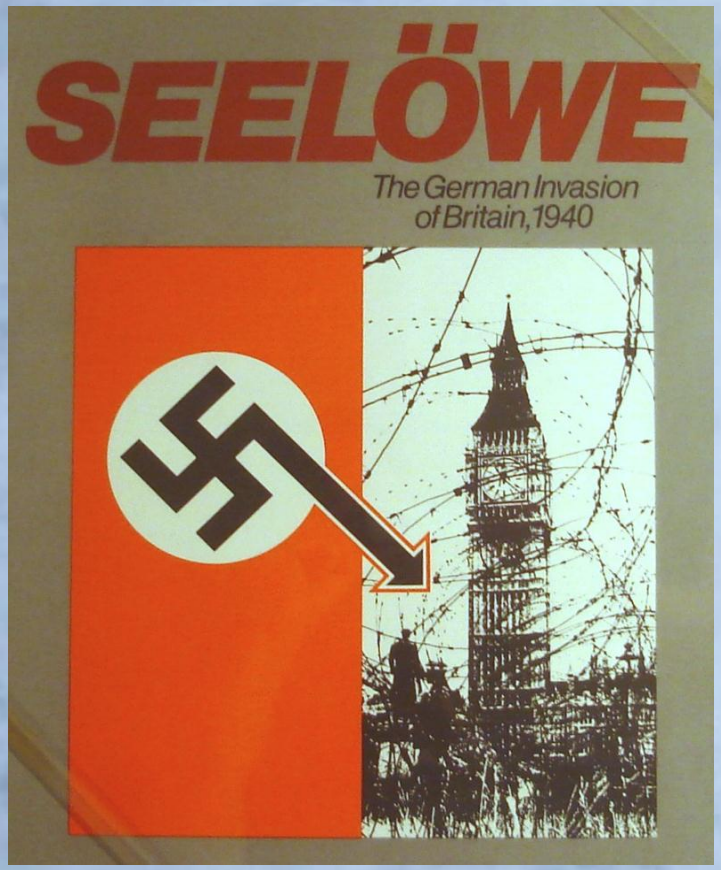
În jurul mesei din *Operations'room*, personalul din W.A.A.F.S. este ocupat să deplaseze cu riglele piesele reprezentând escadrilele trimise la luptă deasupra Mării Mânecii, iar în acea zi, contactul prin radio cu

Operations'room

piloții făcându-se direct, războiul şi moartea năvălesc deodată în camera închisă. Zgomotul vocilor cade literalmente din cer, umplând toată încăperea. Sunt ordine strigate în fonie, înjurături, gâfâituri de spaimă. Vacarmul se rostogoleşte dintr-un zid în celălalt. Deodată, sub ochii auxiliarelor feminine, strânse în jachetele uniformelor albastre ale Forțelor aeriene britanice, plăcile giganticei partide de ruletă, în care ele joacă rolul de crupieri, capătă forma a tot ceea ce este mai înfricoşător din expresia omenească : insulta şi strigătul. Pentru prima dată ele *aud cum se moare*. Ofițerii superiori se agită. Acolo sus, băieții spun nişte lucruri teribile atunci când moartea se agață de umerii lor şi-i cuprinde furia şi spaima. Se propune ca fetele să fie înlocuite. Ele refuză însă. Riglele alunecă pe masă : „Faceți jocurile, vă rog, nimic nu mai cade!" Miza este de fiecare dată o viață omenească. Iar strigătele continuă.

Se aude cum un tânăr pilot, care primea tocmai botezul focului, îşi chema comandantul cu o voce pe care o voia încă demnă, dar pe care spaima o făcea să tremure. Aparatul lui era în flăcări, iar carlinga, înțepenită de o schijă, refuza să se deschidă. Cădea în picaj spre mare şi întreba ce trebuie să facă. Un scurt schimb de întrebări şi răspunsuri duse la constatarea că totul era inutil. Atunci comandantul ceru pilotului condamnat să-şi înceapă rugăciunea. „Tatăl nostru carele eşti în ceruri..." Pilotul osândit repetă : „Tatăl nostru carele eşti în ceruri...", „sfințească-se numele tău..." Ecoul continuă : „sfințească-se..." în momentul în care comandantul pronunțase : „Facă-se voia ta precum în cer aşa şi pe pământ...", ecoul amuți. Tânărul pilot fusese înghițit de valuri.

La 21 iulie Hitler şi-a adunat comandanții-şefi pentru a discuta cu ei despre şansele oferite de o debarcare în Marea Britanie. Von Brauchitsch afirmă că poate asigura succesul doar dacă marina îşi ia



angajamentul să transporte la destinație, în bune condiții, patruzeci de divizii. Marina nu poate garanta decât pentru zece. Führerul se întoarce atunci întrebător către Halder :

— Este o sinucidere! răspunse acesta.

Göring rămâne însă optimist.

— Dați-mi numai cinci zile de vreme frumoasă... Discuția se prelungeşte. Se vorbeşte de divizii, număr de tone, tonajul bombelor. Sunt hotărâte chiar o serie de măsuri privitoare la teritoriul cucerit. Lira sterlină va valora 9 mărci şi 60 de pfenigi, iar toți bărbații englezi între şaptesprezece şi patruzeci şi cinci de ani vor fi deportați pe continent. Un exemplar din afişele în două limbi ce vor fi lipite pe clădirile rechiziționate trece din mână în mână. Se pare că Hitler nu-i cu gândul acolo. Când îşi descleştează buzele, nu spune decât:

— Avem în fața noastră un duşman bine pregătit să se apere şi teribil de hotărât.

Apoi, altă dată :

— Invadarea Marii Britanii constituie o acțiune deosebit de îndrăzneață... Chiar dacă distanța de străbătut este scurtă, nu e vorba de o simplă trecere a unui fluviu, ci de aceea a unei mări dominate de inamic.

În concluzie, ziua „Z" este fixată la 11 septembrie, iar operația este botezată „Seelöeve", „leul de mare" sau „otaria"[10].

„Aşadar, zarurile fiind aruncate – scrie Galland în iulie 1940 —, flotele aeriene a II-a şi a III-a au luat poziție de-a lungul Mării Mânecii. Unitatea mea, grupul al 3-lea din escadra a 26-a de vânătoare, s-a instalat pe un aerodrom de campanie perfect camuflat, aproape de Guines. Escadra depindea de al II-lea corp aerian, făcând parte din flota a II-a aeriană a mareşalului Kesselring". Mai adaugă apoi : „Spre

[10] Mamifer carnivor din Oceanul Pacific asemănător cu foca.

Hotelul „Ritz” - Paris

surprinderea generală, inamicul n-a încercat nici o singură dată să împiedice instalarea dispozitivului nostru. Probabil că-şi rezervă forțele pentru luptele defensive”.

La fel s-au petrecut lucrurile şi la Bruxelles, Gand, Boulogne, Compiègne, Caen, Deauville, Saint-Denis, Villacoublay şi chiar la hotelul „Ritz” din Paris, unde Luftwaffe şi-a pus amprenta cenuşie ca oțelul, impunându-şi ofițerii cu ochii de culoare deschisă şi cu impermeabile lungi, care le ajungeau până la glezne, precum şi fanioanele ei de război.

La sud de Beauvais lucrările înaintau repede. Şoseaua de la Coudray spre Parfondeval a fost tăiată în unghi drept de o barieră şi de un post german instalat acolo. Tot sectorul este acum înconjurat cu sârmă ghimpată, iar ziua şi noaptea patrulează soldații însoțiți de câini polițişti. Tutungeria rechiziționată adăposteşte pe croitorul şi cizmarul taberei. Mai departe este teritoriu interzis. În fiecare dimineață aterizează un avion pe aerodromul de la Champ-l'Eveque. El aduce poşta şi uneori pleacă cu comandantul, ducându-l la Paris sau spre o destinație necunoscută. Luarea în stăpânire se înăspreşte fără încetare. D-l Masselin, primarul din Neuville, îşi strânge sfecla de pe câmp şi răstoarnă trei roabe într-un hambar, pe care autoritățile de ocupație l-au rechiziționat în principiu, dar pe care nu-l folosesc. A doua zi ofițerul se supără, şi nu-i de loc plăcut când se supără el. Se numeşte parcă Schuschner. Este în orice caz numele care a fost descifrat pe *ausweis*-uri, adică autorizațiile de circulație, pe care le eliberează în calitate de comandant al taberei. Escortat tot timpul de un dulău fioros, caută să se facă temut. Pretinde că a fost prizonier în Franța în timpul primului război mondial şi că a suferit torturi grave, bătându-i-se degetele cu ciocanul pentru a-l face să vorbească. Când maşina lui se opreşte dimineața în fața barierei, aceasta se ridică singură ca prin farmec, iar santinelele se reped cu bricheta aprinsă să-i

aprindă ţigara. Interpretul care-l însoţeşte, un anume Wagner, povesteşte că a fost funcţionar de bancă la Paris până în septembrie 1939.

Puţin câte puţin încep să răzbată informaţiile. După aprovizionarea, care este necesară în fiecare săptămână, oamenii încep să-şi facă o idee de numărul persoanelor aflate în pădure. Trebuie să fie vreo patru mii, iar instalarea lor nu este încă terminată. Ea va continua toată iarna. Apoi, din întâlnirile întâmplătoare dintre ocupanţi şi ocupaţi se nasc precizări. Se ştie că s-a construit o gară în faţa tunelului blocat, că a fost înzestrată cu un peron lung din scânduri, aproape de punctul unde şoseaua trece pe sub podul de cale ferată, acolo unde se spune că „ei” au construit terenuri de tenis împrejmuite. Francezii, la început puţin numeroşi, încep să meargă la lucru în tabără. Sunt bine plătiţi şi li se eliberează un *ausweis* care le permite să treacă de două ori pe zi hotarele acesteia. Prin ei se află că imediat după post, pe dreapta, se găseşte biroul comandantului, lângă care se construiesc celule pentru civilii adunaţi de patrule în apropierea regiunii interzise. Mai departe se desfăşoară lucrări gigantice pentru construirea unui bloc imens, care, multe luni mai târziu, va fi denumit „blockhaus-ul lui Göring”. Eşti nevoit să cobori treizeci şi şapte de trepte pentru a ajunge la birourile subterane. Amănuntele se înmulţesc mereu. Adesea, pensionarii de două sau trei zile ai închisorii, pedepsiţi pentru a fi circulat fără autorizaţie sau pentru că au făcut afaceri cu vreun soldat, povestesc, după punerea lor în libertate, scene fantastice care, puse cap la cap şi cu ajutorul imaginaţiei, sfârşesc totuşi prin a trasa destul de exact planul taberei.

Când aceasta va fi gata, se va înfăţişa ca o adevărată cetate administrativă şi de război, avându-şi centrul aproape de *bunker*, cu cincizeci şi două de barăci, construite solid, ateliere, garaje, o centrală electrică, şapte depozite de muniţii, un mare restaurant, duşuri, două

Lord Halifax

piscine, o instalație de pompe împotriva incendiului şi nişte rezervoare de benzină îngropate adânc în apropierea tunelului rezervat trenului special al mareşalului Reich-ului. Şaizeci de persoane sunt însărcinate în fiecare anotimp cu refacerea camuflajului acestei cetăți. Astfel tabăra, *bunker*-ul, oraşul ei secret, tunelul, kilometri întregi de şosele proaspăt asfaltate şi terenul de aterizare sunt diluate, făcute una cu câmpiile înconjurătoare. În jur, lumea priveşte şi face negustorie clandestină; cinci litri de benzină de avion valorează o jumătate de livră de unt. Din timp în timp se mai produce câte o alarmă. Automobile cu remorci laterale trec în trombă pe ulițele satului, sau împrejurimile căii ferate sunt deodată ocupate de soldați : deci Göring nu se află departe. Într-o zi este văzut plimbându-se în civil pe străzile din Coudray. Printre ofițerii din suita lui se află un al doilea Göring, dublura lui, în uniformă de mareşal. Se întâmplă atâtea ! Nu va fi recunoscut oare şi Hitler plimbându-se prin aleile taberei pe un cal alb?

La Berlin, maiorul Schmid, ascultând la postul de radio german anunțându-se că comentariile englezilor la discursul führer-ului sunt „un amalgam de insulte, obrăznicii şi aroganță”, înțelege că a sosit momentul când „studiul său albastru” se va transforma într-o sonată pentru mitraliere, tunuri şi bombe. Cu atât mai mult cu cât, la 22 iulie, lordul Halifax, secretar de stat la Ministerul de Externe al maiestății sale, pronunță un discurs moderat, pe un ton liniştit, pe care-l încheie cu aceste cuvinte : „Nu vom înceta lupta înainte ca libertatea să ne fie asigurată”.

V. VAPOARE SI OAMENI

„Ginger” Lacey

La 23 iulie, o ceață uşoară învăluie strâmtoarea Calais. Din când în când, pe neaşteptate, începe să cadă o ploaie măruntă. Ea spală căsuțele înconjurate cu flori agățătoare şi peluze în a căror iarbă se afundă piciorul. Pentru a feri convoaiele de atacurile neîntrerupte ale formațiilor de bombardiere, sprijinite de *Messerschmitt*-uri, ele sunt îndreptate în afara Mării Mânecii. Convoaie urcă prin Canalul de Nord, trec prin Canalul Bristol, se strecoară în afara razei de acțiune a avioanelor de vânătoare inamice, a căror autonomie de zbor nu depăşeşte o oră şi jumătate şi pătrund astfel în Anglia pe scara de serviciu.

La căderea nopții, Ginger Lacey, aviatorul roşcat din escadrila 501, decolează de la Middle Wallop pornind în patrulare de noapte; Ops'room-ul îl conduce cu mâna lui nevăzută prin întuneric. Între piloți şi controlorii de pe sol iau naştere ciudate legături oarbe. Învață să se recunoască, descoperă mijloacele de a se regăsi, încep să existe unii pentru ceilalți. Dialogul încetează numai atunci când se dezlănțuie acțiunea ucigaşă. Jos, controlorul aşteaptă rezultatul încăierării. Dacă cumva, imediat după aceea, pilotul nu şi strigă victoria sau nu înjură de furie că i-a scăpat momentul potrivit, înseamnă că dialogul dintre ei a fost definitiv încheiat. Glasurile care răsună în noapte sunt indiscrete. Departe unii de alții, se simt atraşi spre confidențe. Îşi spun mult mai multe decât ar face-o aşezați față în față pe două taburete la bar. Aşa se face că, într-o seară, doi piloți, povestindu-şi reciproc aventurile de dragoste, află că trăiesc cu aceeaşi femeie, şi, cu acelaşi

prilej, controlorul de la Operations'room constată că e înşelat de două ori.

În raza unui reflector, Lacey vede răsărind un *Heinkel 111*. Din față pare un țânțar mare cu nasul de sticlă, cu cele două motoare mai apropiate decât la *Messerschmitt 110*, având ampenajul redus la o linie verticală. O pradă de soi cu cei 400 de kilometri pe oră ai lui şi cu viteza ascensională de trei patru ori mai mică decât a *Hurricane*-lui. Este înarmat cu cinci mitraliere, însă turelele lui, manevrate cu mâna, nu-i permit o mare rapiditate de tir. Lacey se bucură la gândul că se va repezi în german şi-1 va scoate din minți cu virajele lui... Apasă pe gaze...

Heinkel 111

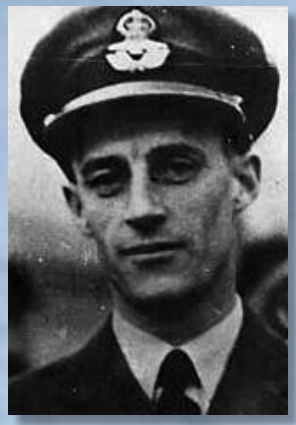
De îndată este prins însă în lumina mai multor reflectoare, care, părăsind *Heinkel*-ul, se concentrează asupra lui. Lacey îşi aminteşte că trebuie să lanseze litera de identificare. Ea se schimbă în fiecare zi, iar piloții aparatelor de vânătoare o transmit servanților de la reflectoare cu ajutorul farurilor lor inferioare. Care-i combinația din ziua aceea ? Pilotul îşi scormoneşte în memorie, o găseşte şi o transmite. Nu părăseşte din ochi țânțarul cel mare aflat acum foarte aproape de el şi se pregăteşte să tragă în el. O lumină roşie şi apoi una verde se aprind deasupra bombardierului. În fața lui Lacey înfiorător de brusc se face beznă. Reflectoarele au părăsit Heinkel-ul şi toate împreună-s au aruncat asupra *Hurricane*-ului, năpădindu-l cu razele lor încrucişate. După zece secunde asupra aparatului de vânătoare englez începe să tragă şi antiaeriana, cu o îndârjire de necrezut. O explozie mai apropiată scutură *Hurricane*-ul şi, nebun de furie fiindcă şi-a pierdut prada, el însuşi transformat într-o țintă, Lacey intră în vrilă, pentru a ieşi din cercul infernal în care l-au țintuit luminile reflectoarelor. Razele reflectoarelor îl caută cu desperare, măturând întunericul în toate direcțiile. Lacey se repede spre pământ, alergând spre baza lui ca o vulpe hăituită. Ajunge pe sol şi şi adăposteşte aparatul. N-are decât un

gând : să pună mâna pe unul din acei tâmpiți manipulatori de lumini, pe unul dintre artileriştii aceia neîndemânatici şi să-i facă fărâme. Îl şi furnică prin pumni. Sare din *Hurricane*.

Ajuns pe pământ, aruncă o privire pe ceasul de la mână pentru a nota exact ora incidentului... şi, deodată, înțelese. Miezul nopții trecuse, era mâine, iar literele de identificare fuseseră schimbate. Acelea pe care le transmisese el fuseseră valabile cu o zi în urmă. Oamenii din apărarea pasivă au crezut că e vorba de o cursă şi s-au înverşunat împotriva lui, lăsând să le scape *Heinkel*-ul, care, datorită întâmplării sau unui serviciu de spionaj perfect informat, a ştiut să semnalizeze cu luminile corespunzătoare bombardierelor britanice din ziua aceea. Lacey se întoarse în dispersal, rumegându-şi mânia cu gândul la țânțarul cel mare şi întunecat care-şi continua nepedepsit, în întuneric, acțiunea lui aducătoare de moarte.

Alan Deere

După câteva ore, în dimineața zilei de 24 iulie, dintr-un petic de senin al cerului înnorat, o formație germană țâşni deasupra gurii Tamisei. Sistemul de alarmă intră în funcțiune, iar escadrila 54 din Rochford primi ordinul s-o intercepteze. Cel care comanda secțiunea Red era Alan Deere, un băiat înalt, blond, cu un cap solid de tăietor de arbori, cu nasul mare, maxilarul pătrat şi gâtul înfăşurat într un fular cu picățele. Dowding spunea despre el că „se poate să fie unul din acele personaje care nu se dau niciodată bătute”. *Spitfire*-le întâlniră primul val de bombardiere la înălțimea de şase mii de metri. Se pregăteau tocmai să angajeze lupta, când apăru un al doilea val. „N-am văzut niciodată un val mai mare – scrie Deere. – Era compus din optsprezece *Dornier*, protejate de nenumărate avioane de vânătoare de escortă, care forfoteau încoace şi încolo pe deasupra şi pe la spatele valului”. Comandantul secțiunii Red se adresă prin fonie Ops'room-ului cerând întăriri şi imediat se năpusti în învălmăşeală. Altercația era aprinsă şi



Colin Gray

se desfăşura în nori. Escadrila 54 se împărți în două, fiecare din jumătăți dispărând în focul unei lupte învârtejite.

Galland, sosit în ajun pe coastă, lua parte Ia serbare. Era prima lui misiune în cadrul bătăliei. „Antrenând în urma mea grupul de stat major – raportă el — m-am avântat împotriva a două secțiuni de *Spit*. Executarea unei spirale largi în coborâre ne a permis să le atacăm prin surprindere, în condiții extrem de favorabile”.

Avioanele începură să cadă din toate părțile. Pilotul Colin Gray doborî un *Messerschmitt 109*. Se auzi chemat în ajutor. Fu văzut înfundându se într-un nor, aidoma unui salvator care se aruncă în fumul incendiului. Nici urmă de *Spitfire*; în schimb se afla acolo un *109* care evolua fără să bănuiască ceva. Gray fu atât de surprins, încât apăsă pe butonul de tir fără să se gândească să calculeze deriva şi, împotriva oricărei logici, doborî al doilea avion german din ziua aceea. Galland, la rândul lui, se lipi de spatele aparatului care apăra flancul stâng al formației engleze : „În timp ce începea un viraj cabrat, am reuşit să-i expediez o lungă rafală. Lovit în mijlocul fuzelajului, alunecând pe o aripă, se prăbuşi ca o piatră”. Galland se luă după el, şi văzu cum geamurile carlingii fură zvârlite; apoi pilotul sări. Urmări din ochi cum se sfărâmă *Spit*-ul, apoi se întoarse tocmai la timp pentru a zări pe pilot, a cărui paraşută nu se deschisese, prăbuşindu se glonț în apa mării...

„Reveniți la bază – scrie Galland —, ne am privit cu gravitate. Acum eram lămuriți : Royal Air Force-ul era un adversar pe măsură”.

De cealaltă parte, Deere, aterizând la Rochford, află de la secundul camaradului său Johnny Allen că acesta fusese doborât încă din primul atac. Îl lovise un *109* şi căutase să ajungă la Manston. Focul a fost însă mai iute decât el, motorul s-a aprins, iar el s-a prăbuşit la marginea oraşului Foreness. Mai avea încă două sau trei mile de parcurs pentru a se salva. Avea opt aparate inamice la activul său.

Ca o ironie a soartei, controlul de la bază exprimă lui Alan Deere regretul de a nu-i fi putut trimite mai repede întăriri. Îl anunța că o escadrilă se găsea în clipa aceea deasupra convoiului, acolo unde avusese loc lupta.

Bilanțul zilei : trei aparate engleze doborâte față de opt germane.

Ploaia a reînceput să cearnă...

dr. Albert Plesman

Seara, despărțindu-se de ascultătorii săi, Frank Philippe, comentatorul B.B.C.-ului, rosti obişnuita sa formulă de încheiere :

— Noapte bună tuturor...

Mai adăugă apoi o mică frază care atrase atenția multora dintre ascultători :

— *and good luck*... Apoi emisiunea se opri.

La Karinhall, reşedința care purta numele primei sale soții, Hermann Göring primea un mesager ciudat : pe dr. Albert Plesman, conducătorul companiei aeriene olandeze K.L.M.

În timp ce deasupra estuarului Tamisei se desfăşura lupta, din care Galland învățase o primă şi importantă lecție pentru restul războiului, la Karinhall se vorbea de pace. Plesman îl cunoştea pe Göring, al cărui nepot fusese pilot în serviciul lui. Ceruse şi obținuse această întrevedere. Venea să se ofere ca mediator între guvernele german şi britanic. Planul lui de pace era gata pregătit; îl scoase din buzunar şi îl întinse lui Göring.

Reichsmarschall-ul trebui să-şi amintească cu un surâs de vizita generalului Milch, inspector general al Luftwaffe-ului, pe care o primise înainte cu o lună. Göring se afla atunci în Belgia, unde-şi instalase cartierul general. Milch venea de la Dunkerque, unde zburase deasupra câmpului de luptă la bordul avionului său personal. Convingerea lui fusese formată : armata britanică, reîmbarcându-se,

părăsise aproape totalitatea tancurilor, a artileriei şi a maşinilor. Trebuia să se profite de vremea bună pentru a o ataca imediat, fără să i se lase timp să se reculeagă. Göring găsise ideea „absurdă”.

Azi îl asculta pe acest olandez care-i vorbea de încetarea războiului. Promise să relateze führer-ului convorbirea avută, imediat ce acesta va fi revenit de la Berchtesgaden.

Siegfried, în castelul său, încercă un minunat sentiment de putere...

În Anglia a fost condamnat la şapte ani de închisoare un individ care-şi manifestase zgomotos şi turbulent simpatia pentru forțele Axei. A fost arestat după ce devastase nouă cabine telefonice cu intenția de a le face inutilizabile în cazul unui raid inamic, când va fi nevoie să fie alarmate serviciile de apărare pasivă. Cu câteva zile înainte, un învățător ținuse în fața elevilor săi o cuvântare defetistă.

„O dată cu terminarea instalării noastre pe coastele Mării Mânecii – scria Galland —, exact la 24 iulie 1940, s-a terminat şi prima fază a bătăliei pentru Anglia. Până acum Luftwaffe-ul s-a mulțumit să atace navele de război şi de comerț britanice”.

La 25 iulie, o ceață deasă plutea deasupra strâmtorii Calais, şi un vânt slab sufla dinspre nord vest. În autobuzul lui de la capul Blanc Nez, Fink află că un convoi se aduna în largul lui Southend. Sistemul de reperaj radar era acum instalat pe coastă şi, cu toate că nu era atât de perfecționat ca cel al englezilor, îi permitea Kanalkampfführer-ului să-şi pregătească armele din vreme. Până atunci, jocul fusese simplu : englezul încerca să treacă un convoi prin canal, germanul îl vedea şi şi lansa Stukas-urile. Radarul sau comandantul patrulei de protecție engleză anunța sosirea germanilor; englezii trimiteau întăriri, şi astfel începea lupta.

În dimineața aceea, prima piesă a Kriegspiel-ului se numea C.W.8.

Ju 87 - Stuka

„Este un convoi de douăzeci şi unu de vase de comerț escortate de două traulere înarmate”. Ştiindu-l în fața Southend-ului, la extremitatea nordică a estuarului Tamisei, Fink n-avea decât să deschidă cartea cu orarul mareelor, pentru a afla ora la care C.W.8 va suna la uşă. Aceasta se va petrece „spre mijlocul după amiezii”.

Ceața se împrăştiase atunci când convoiul intră în canal. Fink îl ochise ca la poligonul de tir. Trimise trei formații de *Stuka* apărate de avioane *Messerschmitt 109*. Galland se afla acolo. Luptele precedente îl învățaseră că *Ju 87* „atrage *Spitfire* le aşa cum mierea atrage musca”. Ştia că *Stuka*, „atunci când părăseşte formația pentru a se arunca izolat în picaj, este practic lipsit de apărare”. Era ferm hotărât să nu lase ca avioanele de vânătoare engleze să-i transforme în ținte sigure.

La Bentley Priory, alarma fu recepționată. Se ordonă unui *flight* din escadrila 54 de la Rochford să intercepteze aparatele inamice. Comandantul celor cinci Spitfire era „Woncky” Way. Cu toată disproporția forțelor ce se înfruntau, el nu şovăi nici o secundă. Strigă în fonie faimosul :

— Tallyho !

Colin Gray, secundul lui, îl văzu amestecându-se cu haita de vânători cu cruci negre, care-l înconjurară.

Stukas-urile nu începură încă să se lanseze în picaj. Galland se repezi asupra *Spitfire*-lor. Doborî unul, care porni să se sfărâme în apă, nu departe de digul de la Dover.

Jos, printre nave, e infernul; *Stukas*-urile îşi lansează bombele, se înalță, vin din nou şi fac să țâşnească enorme jerbe de spumă. Din marea de un albastru închis se ridică rotocoale de fum negru, vase îşi arată fundul ca nişte peşti morți. Lângă mitralierele antiaeriene, servanții se întorc, se sucesc cu mâinile crispate pe trăgace, conştient insensibili la gloanțele care ricoşează în apărătoare şi miaună pe lângă urechile lor. Unul dintre ei a făcut praf un *Stuka* ce se năpustea spre

„L-au doborât pe Wonky !”

vasul lui. Altul i-a şi luat locul însă scuipând moarte...

De pe înălțimea falezelor calcaroase, de o parte şi de alta a canalului, observatorii urmăreau această dezlănțuire de furie. S-ar fi spus că apa fierbea şi că cerul luase foc. Exploziile bombelor, țâşniturile de aburi, vacarmul motoarelor, urletul sirenelor şi ticăitul zvâcnitor al mitralierelor compuneau o superbă operă wagneriană.

Alan Deere ajunsese cu flight-ul lui deasupra convoiului. Auzi în cască strigătul unuia dintre piloții săi, George Gribble, din prima patrulă :

— Atenție, Blue one , coboară nişte *109* ! Sunt sute !

Vocea lui George era teribil de iritată. Răsunară ordine :

— Degajați... degajați...

De data aceasta era Colin Gray. Cui îi adresa el această chemare? Apoi din nou alte ordine.

Deere luă legătura cu controlul de la sol şi ceru permisiunea de a intra în luptă. Îi fu refuzată. Trebuia să rămână la înălțime şi se simțea ca țintuit la pat de o infirmitate, cu atât mai mult cu cât strigătele se succedau. Lui Deere i se păru că a înțeles că Wonky a şi doborât un Stuka, era însă vorba chiar de asta? Dar ce se întâmpla cu George? El urla :

— Fugi, Wonky, fugi !

S ar spune că va face o criză de nervi sau va izbucni în lacrimi. Deere strânse din dinți. Blestemă controlul. Ar fi dat zece ani din viață pentru a coborî cu câteva mii de picioare pentru ca să vadă mai de aproape ce se petrece.

Dar n-avea voie. Era nevoie de el la un anumit moment al partidei; era un pion şi nu trebuia să fie decât un pion. Pionii sunt însă surzi şi orbi, pe când el nu era.

— Scârnăvie de război blestemat ! Bastarzii dracului ! Ce porcărie !

Vocea lui George era gata să dea în hohote de plâns. Lui Deere îi

răsuna în urechi ca şi cum camaradul lui s-ar fi găsit lângă el. Ploaia de înjurături făcea să i pârâie casca.

— L-au doborât pe Wonky, laaau doborât...

Deere, acolo sus, în singurătatea carlingii sale, a închis o clipă ochii. Era un pion, şi nu trebuia să fie decât un pion.

Galland lua şi el parte la petrecere. Se afla la etaj, acolo unde se desfăşura lupta, şi se distra de minune. „Am atacat încă un *Hurricane*, dar mi-a scăpat executând o jumătate de întoarcere. Timp de aproape cincisprezece minute am putut vedea cum patru avioane de vânătoare s-au scufundat în mare, şi un pilot a sărit cu paraşuta".

Adolf Galland

După părerea lui Colin Gray, *Hurricane* le sosiseră prea târziu, atunci când totul se sfârşise. El preciza chiar : „Veneau să mă recunoască, de parcă ar fi vrut să se asigure că nu eram un *109*".

Jos, în convoi, domnea haosul. Marea era plină de sfărâmături. Din douăzeci şi una de unităţi care părăsiseră Southend-ul, unsprezece fuseseră atinse, din care cinci scufundate, iar celelalte şase scoase din luptă. Două distrugătoare, *Brilliant* şi *Boreas*, părăseau atunci Dover-ul; erau văzute cum se grăbeau printre petele de ulei şi epave. Traversau de a dreptul canalul, pentru a se duce să tragă câteva salve de obuze asupra comandamentului lui Fink. Comandorul, uluit, se pomeni cu obuzele căzând în jurul autobuzului.

— Au o îndrăzneală afurisită !

Se dădu ordin ca *Stuka* să i atace pe obraznicii aceia. Ele se aruncară de mai multe ori în picaj asupra celor două distrugătoare, care făceau cale întoarsă şi se îndreptau în zigzag spre Dover. Ambele fură lovite, iar unul dintre ele trebui să fie remorcat până-n port.

Pe cer, *Hurricane*-le, văzând că *Messerschtnitt*-urle *109* au dispărut, se aruncară asupra *Stukas*-urilor. „Un balet frumos – raporta Page. – Un *Ju 87*, un *Hurricane* în spatele unui *Ju 87*, urmărit şi el de un *Hurricane*... o adevărată înlănţuire..." Cât despre el, urmărea un

Stuka ce-l împroşca cu salve de mitralieră. Page ripostă. Germanul se aprinse, revărsând torente de fum negru şi continuând să zboare. În cele din urmă însă se prăvăli în mare. „Tot ce a mai ieşit la suprafață a fost o roată şi puțin ulei aprins”. Se părea că lupta luase sfârşit.

Pe cele două maluri ale Mării Mânecii se făcea bilanțul. Germanii pierduseră şaisprezece aparate, iar englezii şapte. Dar, aşa cum remarca Alan Deere, escadrila 54 a avut trei piloți uciși în trei zile. Unul pe zi. Din cei şaptesprezece, din care era constituită a doua zi după Dunkerque, nu mai rămăseseră decât cinci. Ceilalți erau morți sau inapți de a mai lupta. Unde vor putea fi găsiți înlocuitori pentru ei?

Alfred Josef Ferdinand Jodl

Între 25 şi 31 iulie, Royal Air Force a efectuat 3 629 de misiuni. A doborât patruzeci şi opt de avioane inamice, pierzând la rându-i douăzeci şi unu.

La Berlin, cu excepția lui Halder, optimismul şefilor militari rămânea de rigoare. În cursul unei conferințe a O.K.W.-ului, generalul Jodl a declarat : „Soldații germani trebuie să se aştepte să întâlnească o armată engleză slabă, care n-a avut încă timpul să folosească lecțiile învățate în cursul acestui război”. Hitler însă rămâne mai departe evaziv cu privire la debarcare. Vorbeşte de începerea debarcării la 15 septembrie, după o săptămână de atacuri aeriene neîntrerupte... sau de amânarea acesteia până-n mai 1941. Se poate oare ca operația Seelöeve să fi căpătat plumb în aripi înainte chiar de a fi fost începută? Sau mai curând răspunsul din Suedia se lăsa aşteptat? în orice caz, planul de pace al lui Plesman n-a ajuns încă în mâinile englezilor. Lordul Halifax va lua cunoştință de el numai la sfârşitul lunii august, şi-l va respinge. Göring i-a cerut lui Hitler să i dea mână liberă pentru „a ataca piloții de vânătoare englezi, aviația, uzinele de armament aeronautic, porturile, centrele industriale, instalațiile petroliere şi zona Mării Mânecii”.

Dewoitine D520

Adunați la St. Atham, piloții francezi primesc autorizația de a folosi avioanele cu care au evadat din Franța „cu condiția de a le aplica cocardele şi însemnele britanice şi de a le vopsi în galben pe dedesubt”. Două *Potez*, trei *Dewoitine*, patru *Caudron* şi un *Farman* îşi schimbară astfel naționalitatea. Perrin, unul dintre aviatorii evadați, este detaşat la Nord Weald într o escadrilă de *Hurricane*. „Şeful de escadrilă a fost sincer – povestea el. – Nu ajunsesem decât de un minut şi am şi fost dus cu o maşină, împreună cu câțiva camarazi, până la un local public, aflat la opt kilometri depărtare, singurul rămas încă deschis. «Am vrut să avem puțină linişte», îmi spuse comandantul”. La rândul lui, René Mouchotte notă în carnetele sale : „Azi dimineață citim în ziare următoarea ştire : «Toți militarii declarați rebeli, care au intrat în rândurile unei armate străine pentru a continua lupta, vor fi condamnați la moarte dacă nu vor reveni în Franța până la 15 august»“.

În Franța, la capul Gris Nez vremea era frumoasă, şi temperatura în creştere. O maşină a unei escadrile, cenuşie ca fierul, se opri în fața Sediului cartierului general înaintat al mareşalului Kesselring. Din ea coborî un pilot încălțat cu cizme, cu cascheta cenuşie puțin pe o parte şi cu obrazul tăiat în două de o mustață neagră stufoasă. Morfolea între dinți o țigară de foi şi se grăbea. Era Galland. Mareşalul îl aştepta pentru a i prinde de gât panglica crucii de cavaler.

În timp ce se desfăşura ceremonia, nişte avioane de vânătoare străbătură cerul. Mareşalul se adresă lui Galland :

— Ce fel de avioane sunt acestea?

— *Spitfire*, domnule mareşal !

— Pe cuvântul meu că n-au întârziat să vină să vă felicite.

La 1 august, Hitler lansă ordinul de zi nr. 17 :

R.A.F.

„Am hotărât să continuăm şi să intensificăm războiul aerian şi naval împotriva Marii Britanii, pentru a obține înfrângerea ei finală”.

De data aceasta tonul era categoric :

„1°. Luftwaffe, cu toate forțele de care dispune, trebuie să distrugă cât mai repede posibil Forțele aeriene britanice;

„2°. Când se va obține o superioritate aeriană, temporară sau locală, atacul aerian va fi continuat prin atacarea porturilor, acordându-se o atenție specială depozitelor de stocuri alimentare, mai ales acelora dintre ele care se afla la Londra;

„3°. Atacarea navelor de război şi a vaselor comerciale va fi considerată de importanță secundară în raport cu atacurile împotriva forței aeriene inamice”.

Este deci acordată prioritate absolută nimicirii R.A.F.-ului. Directiva precizează chiar în ce ordine trebuia să se procedeze, „în primul rând avioanele, organizarea lor la sol şi aprovizionările, apoi industria, inclusiv uzinele care fabrică echipament de apărare antiaeriană”. Cât despre atacarea vaselor, ea se va efectua „numai atunci când obiective ocazionale deosebit de favorabile se vor prezenta de la sine... sau atunci când echipajele avioanelor vor avea nevoie de un supliment de antrenament”.

Hitler nu abandonase operațiunea *Seelöeve*, deoarece la paragraful 4 al ordinului său de zi se reamintea că „forțe de avioane de vânătoare vor trebui să fie menținute la dispoziția acestei operații”. În sfârşit, termină rezervându-şi dreptul – în paragraful 5 – „de a ordona bombardamente ca represalii împotriva unor atacuri teroriste” şi fixează – în paragraful 6 – data la care „poate începe intensificarea războiului aerian”. Ea va avea loc la 5 august 1940, rămânând ca statul major al Luftwaffe-ului să stabilească momentul precis, „ținând seama de stadiul pregătirilor şi de condițiile atmosferice”.

Gustav V
Regele Suediei

Noaptea de 1 spre 2 august e frumoasă.

Un adevărat timp pentru bombardiere.

Avioanele germane vin, însă fără bombe, pur şi simplu pentru o incursiune paşnică şi ciudată. Ele aruncă din înaltul cerului, deasupra Hampshire-ului şi Somerset-ului, pachete cu manifeste purtând inscripția „Ultimul apel la rațiune”, reproducând în limba engleză discursul pronunțat de Hitler în fața Reichstag-ului.

Foile verzi şi galbene descoperite dimineața sunt trecute din mână în mână, sunt comentate şi, pentru a termina, sunt vândute la licitație în beneficiul Crucii Roşii. În ziua aceea, la 2 august, afirmă Peter Fleming, „încercările de a se ajunge la pace au atins apogeul atunci când regele Suediei, cu cele mai bune intenții din lume, şi a oferit serviciile ca mediator”. Mai adăugă apoi : „Englezii n-au dat nici cea mai mică atenție acestei propuneri, aşa cum au făcut şi cu celelalte care au precedat-o”.

În aceeaşi zi de 2 august, Göring, executând ordinul de zi nr. 17, dă Luftwaffe-ului ordinul de a nimici R.A.F.-ul.

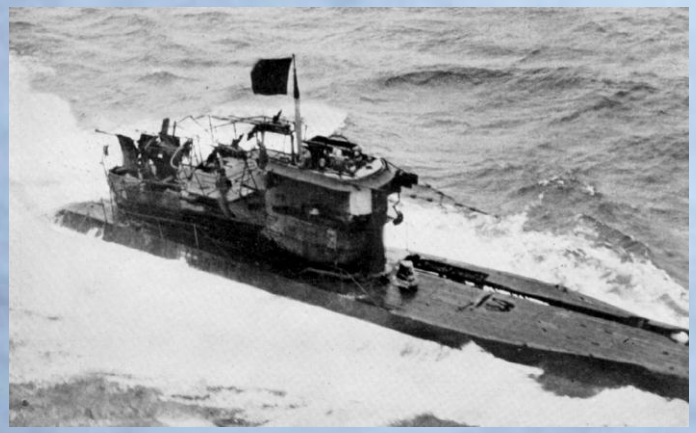
Seara, vasul Highlander, care a doborât două *Heinkel 111*, revine mândru în port.

Pe puntea lui este adusă carcasa sfărâmată a unuia dintre bombardiere.

VI. ZIUA VULTURULUI

Ideea era simplă. Trebuia numai să o ai. Dacă nu vreți să vă intre muşte în dulceață, atunci închideți borcanele în dulap. După aventura nefericită avută cu C.W.8, pe Marea Mânecii nu mai trec convoaie, nu mai vin *Stukas*-urile, deci nu mai sunt necesare nici intercepții şi nu se mai înregistrează nici pierderi de piloți.

Fink îşi trimite avioanele deasupra Mării Mânecii, dar o găseşte pustie. Comunicatele aeriene de la începutul lunii august sunt adesea laconice. Ceața deasă şi norii intervin şi ei, iar R.A.F. a primit ordine de la Dowding să se ascundă. Air Chief Marshal-ul a răsturnat clepsidra. La 3 august avea 708 aparate de vânătoare față de 587 la 30 iunie şi 1 434 de piloți față de 1 253. Timpul a lucrat pentru el.



U-boat

În aceeaşi zi, un submarin german se apropie, prudent şi clandestin, de coastele Irlandei. La bordul lui se aflau doi şefi ai I.R.A.[1], doi din acei oameni orbiți care comandau Armata republicană irlandeză, răsculată împotriva Marii Britanii. Pe unul îl chema Jean Russel, iar pe celălalt Frank Ryan. Cutreierând lagărele de prizonieri englezi din Germania, reuşiseră să convingă pe câțiva irlandezi să participe la acțiunea lor urâtă. Acum, alunecând pe sub apă, se apropiau. Ştiau ca peste doua ore vor fi debarcați pe pamântul bătrânei Irlande. Misiunea lor era simplă: să stabilească contacte, să ațâțe ura împotriva Angliei, să garanteze independența Irlandei după

[1] Irish Republican Army (Armata republicană irlandeză).

Bombardament german

război... şi să aştepte. Până când? Russel se informă şi i se răspunse că invazia este iminentă.

— Când voi fi anunțat?

— În ultimul moment.

— Pe ce cale?

— La o fereastră particulară de la legația Germaniei din Dublin va fi expus un buchet de flori roşii.

Emoția? Întâmplarea? O criză cardiacă l-a doborât pe Frank Ryan în cursul traversării. Submarinul făcu cale întoarsă. La fereastra din Dublin nu vor mai apărea niciodată flori roşii.

Tot în ziua de 3 august ploua cu bombe germane. Una din ele scoase din funcțiune un post al lui *Observer corps*, iar în Essex, grâul, incendiat, arse.

La 4 şi 6 august, comunicatele menționau : „slabă activitate", în 7, la postul de radio german, generalul Sander anunța dezlănțuirea neîntârziată a unor atacuri aeriene împotriva Marii Britanii. La Londra, oamenii începeau să se obişnuiască cu pauzele dintre lupte. De îndată ce soarele îşi arăta fața, ei ieşeau în parcuri sau pe malurile Tamisei. Bărbați fără haină sau cu haina pe umăr, femei în rochii înflorate se încrucişau cu soldați în kaki vorbind în toate limbile din Europa. Se întindeau pe iarbă, mâncau înghețată pe alei, sub protecția baloanelor de apărare antiaeriană, jucau bile.

Lordul Beaverbrook mulțumi pentru nenumăratele daruri sosite în urma apelului său. Abia se ținea pe picioare sub mormanele de crătiți şi de tigăi. Povestea că primise chiar un lot de şerpi din Jamaica, a căror folosire la fabricarea unui *Spitfire* era greu de întrevăzut. Darryl Zanuck trimise două mii de lire pentru cumpărarea unei ambulanțe. Moss Bros, marele croitor, oferea „uniforme ofițereşti pentru R.A.F., de

Victor Emanuel al III-lea al Italiei

General de Gaulle

gata sau pe măsură, livrabile în 36 sau 40 de ore". În Marea Britanie urmau să sosească piloți americani civili, angajați de ministerul producției aviatice. Ei vor fi folosiți la însoțirea aparatelor noi de la uzină la aerodrom, sau la readucerea în interior a acelora care aveau nevoie de revizie. Ştirea nu-l impresiona prea mult pe Göring, care avea obiceiul să spună în glumă : „Americanii nu ştiu să facă bine decât un singur lucru : lame de ras".

Maiestatea-sa hotărî radierea lui Mussolini din Ordinul Băii şi a regelui Umberto din cel al Jartierei. Stindardul de cavaler al regelui Italiei fu trimis să țină tovărăşie, într-o cameră friguroasă a castelului din Windsor, stindardului kaiser-ului, care fusese depus acolo în timpul războiului trecut.

Englezii în ansamblul lor gândeau, fără a voi prea mult să arate, pentru a nu-şi pune demnitatea la încercare, că, în general, americanii ar fi bine inspirați dacă ar veni să se arunce în bătălie şi că mai ales Roosevelt ar avea ceva mai bun de făcut decât să stea pe iahtul lui din Potomac şi să pescuiască țipari. Generalul de Gaulle, în „Memoriile" sale, relatează că în vremea aceea l-a văzut pe Winston Churchill la Chequers[2] ridicând pumnii la cer şi strigând :

— Oare nu vor să vină odată !

Întrebând mirat : „Sunteți atât de grăbit să vedeți oraşele voastre făcute țăndări ?", primi răspunsul :

— Trebuie să înțelegeți că bombardarea Oxford-ului, a Coventry-ului, a Canterbury-ului va stârni în Statele Unite un asemenea val de indignare, încât vor intra în război !

În noaptea de 7 august se hotărî scoaterea dulceții din dulap. Se pregătea un convoi care urma să traverseze Marea Mânecii. El avea să poarte denumirea codificată C.W.9, adică numărul imediat următor

[2] Reşedința primului ministru al Angliei.

Josef "Beppo" Schmid

celui al tragicului convoi din 24 iulie, botezat „brigada sinucigaşă”. De fapt, se credea că noaptea muştele dorm. Nu se ştia că radarul german le permitea să vadă în întuneric.

În acelaşi timp, maiorul Schmid intra în scenă la Berlin. De cele mai multe ori se ținea în umbră. Închipuia o figură ştearsă, în spatele lui Göring, cu mâna dreaptă fixată pe al treilea nasture de sus al tunicii. Era considerat ambițios şi se spunea despre el că ştie să se poarte într-un salon. Aviatorii se plângeau că nu-i de-al lor. Beppo adresează la 7 iulie o circulară către cele trei *Luftflotten* angajate în luptă împotriva Marii Britanii, privind tocmai sistemul de radioghidaj al R.A.F.-ului. „Dat fiind că avioanele de vânătoare engleze sunt ghidate prin radiofonie de la sol – scria el —, înseamnă că sunt tributare bazelor respective şi, în consecință, mobilitatea lor este redusă...” El preconiza atacuri masive şi scurte asupra unor puncte precise. Inamicul, neputând risca să-şi împrăştie mijloacele de apărare, trebuia ca atacatorul să beneficieze de fiecare dată de o mare superioritate în efective, datorită faptului că ştia încotro se duce, în timp ce adversarul lui nu ştia încă, fiind astfel obligat să stea în gardă peste tot.

La 8 august, întregului personal al aviației britanice îi este citit un ordin de zi :

„Bătălia pentru Anglia va începe.

Membri ai Forțelor aeriene britanice, fiți conştienți că soarta generațiilor se află în mâinile voastre”.

În zorii zilei de 8 august, pe când totul dormea încă, vedetele rapide germane se năpustiră asupra convoiului ca o haită de câini asupra unui cerb fugărit. Bălăcindu-se în valurile Mării Mânecii, cele treizeci şi unu de vase ale lui C.W.9 se risipiră. În învălmăşeală, două

Stukas

se ciocniră şi trei fură scufundate.

La observatorul lui de la capul Blanc-Nez, Fink îşi freca mâinile; s-ar spune că treaba lui de curățitor de canale mergea bine. Canalul acesta, a cărei pază îi fusese încredințată, era bine ținut în mână. Cu toate acestea, era conştient că îl stăpânea „numai în timpul zilei” şi că „nu-şi putea extinde controlul pe o zonă mai largă”. Profitând de o înseninare, îşi trimise avioanele la acțiune. A 27-a escadră de *Messerschmitt*, a lui Galland, făcea escorta *Stukas*-urilor.

De partea engleză intrară în joc *Hurricane*-le din Westhampnett ale escadrilei 145. Ele se găsiră de îndată în fața unei formații „orbitoare” de *Stuka*. După afirmația unuia din piloți, erau „atât de numeroase, încât era posibil să dobori cel puțin două deodată”. Dar *Messerschmitt*-urile *109* se şi aflau acolo. Unele dintre ele se strecurau cu dibăcie printre *Ju 87*. Intrau în picaj în mijlocul lor, îşi cheltuiau forțele alături de ele, acționând cu atenție să nu le depăşească. Astfel, când *Hurricane*-ul se repezea pe neaşteptate asupra prăzii sale, în momentul în care *Stuka* lua din nou înălțime, *Messerschmitt*-ul era prezent, ascuns printre bombardiere, şi deschidea balul. Aşa procedă şi Werner Andres. Se ținea lipit de bombardierele în acțiune, nu departe de insula Wight, lăsând secundului său grija de a supraveghea spatele. De obicei, acest rol se încredințează unor piloți în curs de formare a pregătirii lor de război, care sunt cu plăcere împodobiți cu porecla de *katchmarek*, ceea ce în poloneză înseamnă ceva în genul unui „bătrân servitor credincios”. Ei sunt „servitorii” comandantului, la fel ca în Turul ciclist al Franței. În ziua aceea, după ce-şi termină picajul, ogar printre buldogi, Werner Andres întoarse capul şi aruncă o privire spre secund; acesta însă nu se mai găsea acolo, iar locul lui fusese luat de un englez. O rafală de mitralieră şi Werner Andres se pomeni în apele Mării Mânecii, susținut de *Mae West* a lui, aşteptând, în învălmăşeala indescriptibilă care-l înconjura, un vas salvator.

Oamenii lui Fink primiseră ordinul să nu se întoarcă înainte de a fi trimis la fund toate vasele convoiului. De aceea se înverşunau împotriva lor.

„Avioanele de vânătoare germane, de culoare argintie – scrie Peel, comandantul escadrilei 145 —, executau jumătate de răsuciri, picaje şi redresări, înălțându-se în viraje. Am tras două rafale de câte cinci secunde asupra unuia din ei şi l-am văzut prăbuşindu-se în mare. Apoi l-am urmărit pe celălalt într-o redresare şi am reuşit să-l lichidez tocmai când voia să rupă contactul cu mine”.

Bilanțul încăierării : pe mare, patru vase scufundate şi şase avariate; în aer, nouăsprezece avioane engleze şi treizeci şi unu germane doborâte. În seara zilei de 8 august, de o parte şi cealaltă a canalului, pierderile adversarului fură umflate. R.A.F.-ul se lăuda că a distrus douăzeci şi patru de bombardiere şi treizeci şi şase de avioane de vânătoare duşmane; Luftwaffe anunța că a doborât patruzeci şi nouă de aparate engleze. În realitate, totalul celor cincizeci de avioane nimicite în cursul acestei încăierări făcea din ea lupta cea mai ucigaşă de la începutul campaniei. Winston Churchill adresă felicitări piloților.

La escadrila 501, *Ginger* Lacey priveşte cum sergenții Howarth şi Wilkinson, aterizând împreună, se ciocnesc şi-şi distrug avioanele. Ei scapă însă neatinşi. Vizibilitatea era proastă în acest 8 august şi timpul execrabil în tot Kent-ul şi în estul Sussex-ului.

La Coudray, la Parfondeval, la Neuville, la La Boissiere, la Déluge, oamenii şi-au dat seama, după agitația maşinilor cenuşii şi după mobilizarea patrulelor, ce anume se petrecea : Göring venise din nou. Era instalat în trenul lui special, unde au fost convocați şefii diferitelor unități aeriene angajate în lupta împotriva Marii Britanii. În jurul convoiului stăteau de pază baterii de antiaeriană; o plasă de camuflaj

acoperea vagoanele, iar la vreo sută cincizeci de metri tunelul era deschis, gata să înghită trenul împreună cu cei ce-l ocupau.

Reichsmarshall-ul părea prost dispus. Se plângea că n-a regăsit pe aerodrom toate aparatele care i-au fost semnalate pe hârtie. Se ridica din ce în ce mai des, ducându-se să primească îngrijirile medicului său militar şi ale infirmierei sale. Când revenea, îşi punea de fiecare dată enormele-i labe pe documente. Pe degetele mâinii drepte îi străluceau şase diamante, iar la mâna stânga un smarald „cât un deget mare pătrat". În sfârşit, blestemă timpul care nu se hotăra să se însenineze, critică serviciile de prevederi meteorologice, *Abteilung V*, şi pe toată lumea, terminând prin a-şi regăsi buna dispoziție la ascultarea rapoartelor despre succesele obținute de Luftwaffe *a sa*. Era mândru de ea. „Am fost singurul ei responsabil – va susține el la procesul de la Nurnberg —, fiind comandantul-şef al aviației şi ministrul aerului. Eram responsabil de înarmarea şi crearea unei aviații, precum şi de spiritul care trebuia să anime o astfel de armată..."

Göring fixă data atacului aerian împotriva Marii Britanii. Va fi ziua de 10 august şi va purta numele de *Adlertag*, „Ziua vulturului". În fiecare zi aveau să plece ordine de la *Oberkommando der Luftwaffe*[3] spre comandanții celor trei *Luftflotten* : Kesselring, Sperrle şi Stumpf, indicându-le obiectivele de atac.

Germanii masau de-a lungul coastelor, de la Cherbourg până în Norvegia, 3 358 de avioane, din care 2 250, adică 75% din efectivul lor, în perfectă stare. Până atunci, aşa cum arată comandantul de grup Gerald Bowman, „Luftwaffe n-a folosit decât 5-10% din efectivul ei pentru a bombarda porturile, navigația, precum şi aerodromurile". Johannes Fink, convocat la cartierul general al lui Kesselring, află că

[3] Înaltul Comandament al Aviaţiei.

sir Hugh Dowding

urmează să înceapă adevărata luptă. „Până atunci – scrie el – nu zburasem de fapt deasupra insulelor britanice şi chiar în condiţiile cele mai favorabile ne fusese interzis să atacăm obiective pe uscat, deoarece Hitler mai spera încă într-o soluţionare paşnică. De astă dată am fost adunaţi pentru a hotărî cum vom ataca R.A.F.-ul şi, mai precis, aerodromurile lui".

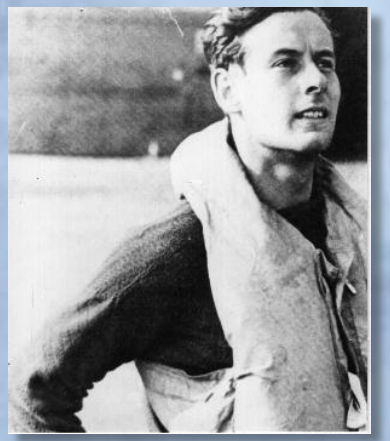
Aceste aerodromuri erau ascunse cu grijă. René Mouchotte notează faptul în „Carnetele" lui :

„Frumosul colţ din Odiham este exemplarul cel mai încântător al peisajului de ţară englez. De aceea, pentru a nu strica un asemenea decor prin construirea unei tabere militare, s-a clădit un fel de sat în care fiecare casă reprezenta popota, postul de comandă, magazinul, poşta etc. Satul are străzi, pieţe, peluze cu gazon şi terenurile lui de tenis. În ce priveşte aerodromul, el este admirabil camuflat. Garduri vii artificiale îl brăzdează, îi schimbă aspectul în asemenea grad, încât de la o înălţime de trei sute de metri este cu greu de deosebit de alt colţ de ţară. Am văzut aerodromuri engleze ale căror hangare, pentru a fi mai bine ascunse, erau în întregime acoperite cu iarbă".

La Bentley Priory, Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding ştia că sosise momentul. „La 8 august 1940 – scrie H.H. Arnold – Înaltul comandament al aviaţiei de vânătoare engleze se hotărî să salveze totul şi între această dată şi sfârşitul lunii septembrie totul fu salvat".

În camera sa de la etajul al doilea avea la îndemână cărţile sale favorite : „Raymond" de sir Oliver Lodge şi „Eterna întrebare" a lui Allen Clarke. Gândurile sale îl purtau însă la băieţii lui. În decurs de două luni, între 10 iunie şi 10 august, nu doborâseră ei oare 277 de aparate germane, în timp ce nu pierduseră decât 96? Dowding se întreba câtă vreme vor mai putea lupta aşa, unul contra cinci. Winston Churchill îi reproşa uneori că cerea prea multe pentru „puişorii" lui. E

Adolph „Sailor” Malan



Peter Townsend

adevărat că a pretins pentru ei parbrize blindate.

„Nu văd de ce gangsterii din Chicago pot să-şi ofere geamuri care să reziste gloanțelor, iar piloții noştri să fie privați de aşa ceva...”

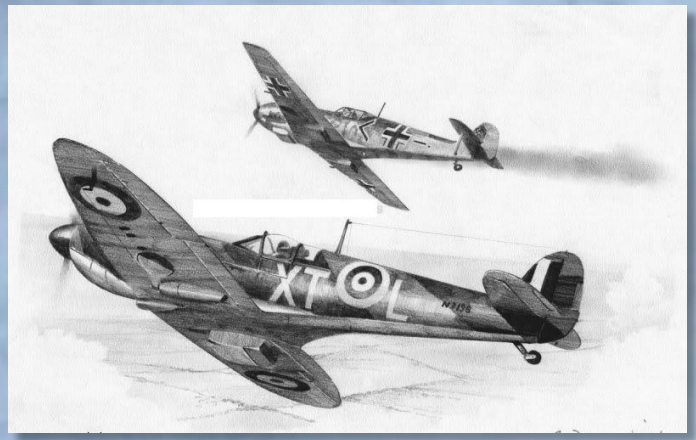
„Vânturi puternice şi furtuni cu unele înseninări. Înnorări deasupra Mării Mânecii”.

Timpul mohorât de la 10 august l-a constrâns pe Göring să amâne *Adlertag*-ul.

A doua zi, de la ora şapte dimineața, pe un timp luminos, oamenii lui Fink se şi găseau în aer. De asemenea şi cei ai lui Dowding. A avea patrule disponibile la înălțime era, după cum ne amintim, cheia rapidității de intervenție a *Fighter Command*-ului. Escadrila 74 din Hornchurch opera în ziua aceea plecând de la baza înaintată de la Manston. La ora 7,40, alarmate de controlul de la sol, douăsprezece *Spitfire*, având în frunte pe comandantul escadrilei, Malan, pilotul sud-african al cărui prestigiu şi competență căpătaseră faimă, angajează lupta. Un avion englez este doborât. Pilotul reuşeşte să sară cu paraşuta şi este pescuit din mare.

După două ore germanii revin deasupra Dover-ului. S-ar spune că ciugulesc din barajele de baloane. „Dar ce le-a venit să se înverşuneze atât de mult împotriva lor? – se mira Alan Deere, care lua parte la intercepție. „De ce să vrei să deschizi drumul *Stukas*-urilor, când ele pot plonja foarte bine mai de sus pentru a ataca portul?” În realitate, germanii aveau altă intenție. La Dover făceau numai o diversiune. Adevăratul lor obiectiv era Portland-ul. Venind şi revenind deasupra Dover-ului, sperau, aşa cum sugerase Schmid în circulară, să atragă asupra lor patrulele engleze aflate deja în aer, pentru a degaja în acelaşi timp Portland-ul, situat la vreo două sute de kilometri mai la vest. După aceea urma să-şi concentreze acolo efortul principal.

La ora 11,30, secțiunea *Yellow* a escadrilei 85 din Martlesham,



comandată de sublocotenentul Peter Townsend, dă peste un *Dornier 17* care zbura deasupra unui şir de vase. Era, fără îndoială, vorba de convoiul „Booty”, care naviga la vest de Clacton, adică tot în zona Dover-ului, dar la nord. Townsend avea deja figura unui erou romantic, cu privirea dezamăgită şi surâsul foarte blazat. Era mai tânăr decât arăta. S-ar fi putut spune într-un fel că se juca cu nişte *boy-scouts*[4]. Jongla cu *Dornier*-ul. Îl atacă prima dată din spate, de la trei sute de metri, dar aparatul se refugie într-un nor. Cum ieşi din el, englezul îi expedie două noi rafale. Motorul din dreapta luă foc şi aparatul german se prăbuşi în vata norului. Pe măsură ce ziua trecea, cerul se acoperea tot mai mult. Secțiunea *Yellow* de-abia putu să observe apărând deodată cele douăzeci de *Messerschmitt 109*, care dădeau târcoale bombardierului. Lupta începu. Este doborât un *109*, iar un al doilea este avariat. Escadrila 74 participă şi ea la luptă. Era a treia din dimineața aceea.

Şi 54 se afla la a treia încăierare. Alan Deere îşi oferi o nouă victorie, iar escadrila, deşi pierdu doi piloți şi-şi văzu avariate trei *Spit*-uri, totaliza totuşi douăzeci de victorii confirmate.

Prima care semnală importanta formație inamică îndreptându-se spre Weymouth fu stațiunea de radar din Ventnor, de pe insula Wight. De la Bentley Priory sunt asmuțiți câinii de vânătoare. Pe hartă, plăcile însemnate cu „F” ale avioanelor de vânătoare prietene se repeziră spre careul în care se înscria peninsula Portland. Se aflau acolo escadrilele 145, 238, 152, 601, 213, 609 şi 287, care decolaseră pentru a înfrunta cele o sută cincizeci de bombardiere ale lui Fink, escortate de *Messerschmitt*-uri *109* şi *110*. Unele escadrile veneau de departe, dar se pare că în asemenea împrejurări lucrul acesta nu-i chiar atât de rău. Comandantul unei escadrile, Thompson, spunea : „Cu cât veniți

[4] Cercetaşi, membri ai organizaţiei de tineret purtând aceeaşi denumire.

Windmill girls

mai de aproape, cu atât aveți mai puțin timp să luați înălțimea necesară înainte de a fi atacați".

Deasupra Portland-ului, fiecare se ducea la treburile lui. *Stukas*-urile şi *Heinkel*-ele bombardau docurile, depozitele de benzină, cazărmile, rezervoarele de gaz, iar avioanele de vânătoare ale celor două tabere se înfruntau. În acelaşi timp, convoiul „Booty", serios luat în primire în largul Norfolk-ului, avu două vase scufundate.

Apoi, la ora 13,56, escadrila 74 este din nou chemată. Ea angajează un duel fără scăpare în regiunea Margate.

Bilanțul : treizeci şi opt de aparate germane doborâte, față de treizeci şi două engleze. Un scor foarte strâns. El a costat foarte scump grupul 11, ale cărei escadrile au fost puse la treabă în această zi grea.

Piloții din 54, zburând în seara aceea în susul Tamisei, spre Hornchurch, ascunzătoarea lor, nu bănuiau de fel ce-i aştepta. Fuseseră invitate în tabără fetele de la „*Windmill girls*". Nimic mai bun pentru destinderea nervilor ca spectacolul unor fete cât mai puțin îmbrăcate posibil, cu condiția ca ființele respective să aibă o vârstă fragedă, iar înfățişarea lor fizică să nu îndemne prea mult la melancolie. Orice s-ar întâmpla, se va vedea ce e de făcut. George Gribble făcea pe blazatul, iar Deere îl credea cu gândul la micuța lui W.A.A.F. din Catterick. Colin Gray se răsti la camaradul lui :

— La urma urmei, dacă nu-ți place, nu te obligă nimeni să vii! Eşti liber !

George răspunse cu un surâs feroce :

— Dragul meu Colin, în ziua când spectacolul unor fete goale va înceta să mă intereseze, am să ți-o spun. Va însemna că sunt bun să fiu mutat la bombardiere.

Împotriva tuturor aşteptărilor, fetele erau frumoase. Ele au rămas mai târziu şi, chiar mai mult, au fost de acord să revină.

În seara celei de-a douăzecea victorii în aer, escadrila 54 nu şi-a

mai ținut socoteala victoriilor în dragoste.

Dispersal

La 12 august, ziua deschiderii sezonului de vânătoare a potârnichilor, douăzeci şi şapte de corespondenți ai ziarului „Times” îi scriau pentru a-i semnala „cântecul cucului, care n-a fost niciodată atât de frumos ca în acest an”. Să se fi întors oare cucii?

În trenul său special, Göring ținea ochii ațintiți spre depresiunea Azorelor, care era „prăjitura cu frişca” a previziunilor meteorologice. Dacă ea se întindea, pe Marea Mânecii avea să se instaleze vremea bună, iar începutului de vară „putredă” avea să-i urmeze o însorire deplină. Privindu-şi fără încetare ceasul de mână, bătut în smaralde strălucitoare, Reichsmarschall-ul pândea apariția soarelui său de la Austerlitz.

Cuvântul *dispersal* vine de la dispersare. Un *dispersal* este adăpostul rezervat unui avion pe marginea pistei. Lângă aceste adăposturi se instalează o baracă sau un cort, denumit tot *dispersal*. Fiecare escadrilă îl are pe al lui, chiar dacă pe aceeaşi bază staționează trei sau patru escadrile, aşa cum e cazul la Hornchurch, unde se găsesc 54, 65, 74 şi 41, toate echipate cu *Spitfire*. În *dispersal* este păstrat cu grijă materialul cel mai rar al bătăliei : piloții. De aceea este normal ca locurile unde ei sunt adunați să fie dispersate, înmulțindu-le, se micşorează riscurile.

Iată-ne, aşadar, departe de barul de escadrilă, aşa cum a fost el popularizat, adesea în mod exagerat, de folclorul perioadei postbelice. O singură trăsătură comună : pozele cu femei goale, datorate altădată creionului unui desenator de reviste uşoare, sunt înlocuite azi de

fotografiile *pin-up*-urilor[5], tăiate din reviste. Mai trebuie adăugate câteva mărunțișuri, rămășițe ale unui bal, nişte fleacuri ale unor scurte aventuri, amintiri inofensive ale unor clipe plăcute. Restul se referă în întregime la război : siluete ale unor aparate inamice atârnate de nişte sârme, paraşute, căşti, carnete de zbor, mănuşi... În *dispersal*, trei obiecte au prioritate : cărțile de joc, care sunt prietene, ceainicele, care sunt neutre, şi telefonul, care le e duşman.

În acel 12 august, băieții din escadrila 54 se aflau în *dispersal*-ul lor de la Manston, aerodromul lor înaintat. Telefonul sună... „Sună cu o insistență amenințătoare, are un țârâit neobişnuit – scrie Alan Deere. – Fiecare simte o lovitură în golul stomacului. Se punea ceva la cale".

Cărțile de joc au înțepenit în vârful degetelor. Omul de serviciu întinse mâna şi ridică receptorul. „S-ar putea auzi căzând un ac".

Omul n-avu nevoie să repete. Din microfon, vocea îndepărtată, venită de la *Fighter Command*, se auzea limpede :

— *Hornet* (Viespea, numele de cod al formației) *squadron, scramble* (decolare imediată) !

Cărțile de joc zboară; lirele sterline şi şilingii rămân vraişte pe masă. La reîntoarcere, cei vii vor face socotelile. Uşa este împinsă cu zgomot. Fiecare se repede la aparatul lui.

Încă o dată întâlnirea este fixată deasuprat Dover-ului. Punctul nenorocit, supranumit de multă vreme *Hell's Corner* (colțul infernal).

Treizeci de *Dornier* se aflau acolo, escortate de aproape o sută de *Messerschmitt*-uri *109*, cu boturile lor amenințătoare de rechini. Timpul era aşa de frumos, încât parbrizele lor străluceau, dându-ți iluzia că focul fusese deja deschis. „Teme-te de germanul aflat în lumina soarelui", recomandă proverbul. Începe asaltul.

— *Tallyho* !

Scramble !

[5] Tânără femeie cu fizic plăcut.

Spitfire-le atacă. Cu vremea, fiecare escadrilă a inventat diferite subtilități. Metoda generală, impusă de războiul aerian modern, tolerează unele excepții de amănunt la nivelul secțiunii. Astfel, unii piloți, foarte puțini, deosebit de abili şi pricepuți în acrobație, îşi cântă partitura „solo”. Sunt cei care ucid. Cu ochiul fixat pe colimator, mâinile înmănuşate aşezate pe manşă, gata să tragă în orice moment cât de cât prielnic, ei au în cap calculul derivei şi trag rar alături. Alții, înzestrați şi ei, acceptă rolul de țintă. Atrag asupra lor aparatele de vânătoare inamice, ştiu de minune să le supravegheze cu priviri aruncate pe furiş înapoi, îşi calculează poziția în aşa fel încât tirul pe care acestea îl îndreaptă asupra lor să fie zadarnic sau periculos antrenându-l pe inamic într-o sarabandă nesăbuită, la capătul căreia alți piloți îl aşteaptă ca într-o ambuscadă.

În ziua aceea, povesteşte Alan Deere, „de-abia începuse lupta, că cerul se şi goli”. *Messerschmitt*-urile au rupt contactul cu englezii şi au dispărut. El personal s-a înverşunat să urmărească pe unul până la suburbia Deal. Atunci auzi în cască ordinul controlului de la bază :

— Toate aparatele lui *Hornet* să revină la bază. Repet : la bază.

Deere îşi încruntă sprâncenele sub mască. Ce i-a apucat pe cei de jos să retrimită escadrila la Hornchurch, în timp ce acolo sus era treabă de făcut şi, dacă tot era nevoie, ar fi fost mai bine să aterizeze la Manston, să facă plinul de benzină şi muniții şi să plece din nou? Răspunsul e oferit chiar de la sol. De pe aerodromul din Manston, la dreapta drumului ce duce spre Hornchurch, Deere zăreşte ridicându-se fum. Se apleacă şi priveşte mai atent aerodromul de unde a decolat cu câteva minute mai înainte. Era un peisaj lunar, răscolit de craterele bombelor. Germanii trecuseră pe acolo.

Şi *Ginger* Lacey se afla în aer cu o patrulă din 501. Zbura între Gravesend, noua sa bază, şi Hawkinge, când vocea ascuțită a controlului din Biggin Hill îi dădu alarma :

— Sectorul zero – opt – zero. Treizeci de *bandiți* se apropie de estuarul Tamisei.

Comandantul escadrilei ordonă imediat să se dea gazul la maximum. În termeni codificați, aceasta se exprimă simplu prin : *Buster*. *Hurricane*-le se grăbesc spre întâlnirea lor. Este o clipă stranie şi minunată, aceea când cerul încă liber şi curat îți aparține, atunci când te îndrepți cu bună ştiință spre locul unde vei fi sfâşiat de colții luptei dintre duşmani. Totul este teribil de calm. Uneori surprinzi în cască glasul vreunui comandant care urlă pentru a-şi asmuți piloții. Şi apoi, totul se desfăşoară extrem de repede.

— Bastarzi, la ora trei ! (Pe locul ce-l ocupă acul pe un ceas la ora trei)

Stukas-urile se aflau acolo, gata să se arunce asupra unui distrugător care naviga în zigzag printre valuri, încereând să le scape. Mai sus, ca întotdeauna, avioane *109*. Englezii nu le luară în seamă. Aveau la dispoziție câteva minute scurte, în cursul cărora, dacă acționau repede, se puteau ocupa de *Stuka* înainte ca *Messerschmitt*-urile să aibă timp să se ocupe de ei. Apoi urmă dansul zănatic. Lacey se pregăti. Cizma dreaptă bine fixată în inelul palonierului, cea stânga bătând cu nervozitate ritmul obişnuit pe podea, apăsă degetul pe trăgaciul mitralierei. O rafală trasă de sus şi la stânga. O mişcare pe palonier, o alunecare bruscă spre dreapta, o a doua rafală de trei secunde. Într-o țâşnitură de apă, ridicând o coloană de spume, *Stukas*-ul se prăbuşi în mare. Lacey se şi afla în căutarea altei prăzi.

Escadrila 65 ateriza, de bine de rău, pe aerodromul de la Manston, apoi 54, care plecase în patrulare pentru a şasea oară, fu autorizată ca la întoarcere să ocupe şi ea loc pe aerodromul devastat. Găsiră acolo aviatori ai bazei descumpăniți, precum şi băieți din escadrila 600, scuturați tare şi ei şi simțindu-se foarte prost. După zvonurile care

Galland

circulau, Hawkinge şi Lympne ar fi fost şi ele grav lovite. La Hawkinge se semnalau două hangare distruse, ateliere şi depozite dărâmate, patru avioane inutilizabile, fără a mai pune la socoteală morții şi răniții. La Lympne, pista de aterizare era impracticabilă. Chiar la Manston, *Spitfire*-le din 65 decolaseră sub ploaia de bombe. Aerodromul era acoperit cu un strat subțire de pulbere cretoasă, care plutea în aer şi se aşeza pe construcțiile bombardate, pe aparate şi pe oameni. Stând de vorbă, aceştia arătau ca nişte statui de ghips, striveau între dinți un noroi albicios şi semănau cu nişte fantome. Creta devenise simbolul Manston-ului.

Portsmouth fusese şi el violent atacat de cincisprezece *Stuka*, escortate de escadrila 53 de *Messerschmitt*, staționată la Guernesey şi comandată de locotenentul Erich Bodendiek. „Am fost martorii unui frumos schimb de focuri ! – scrie el. – Pentru că n-aveam nici un motiv să ne aruncăm în picaj o dată cu *Stuka*, noi ne-am ocupat puțin de baloane. Pe coastă am întâlnit, ca de obicei, avioane de vânătoare. Le întâlneam atât de des în drumul nostru, încât am ajuns să ne întrebăm dacă nu exista poate o comunicație directă între Guernesey şi Anglia, care să-i prevină de fiecare dată prin telefon de decolarea noastră !”

Hotărât lucru, acest 12 august era o zi de gală ! Galland a ieşit cu escadrila sa 27, *Richthofen*, atât de scumpă lui Göring. Trase asupra unui *Hurricane* şi-l urmări ca pe un fazan rănit, până ce îl văzu cum se prăbuşeşte pe burtă aproape de Margate.

Cerul este plin de zgomotul avioanelor. S-ar spune că țâşnesc din toate părțile. R.A.F.-ul efectuează 758 de ieşiri, cifră record de la începutul bătăliei, iar Luftwaffe totalizează 440, de asemenea o cifră record. Două convoaie au fost hărțuite în estuarul Tamisei şi numeroase sate bombardate.

W.A.A.F.S.

Dar nu era totul. Germanii şi-au oferit azi o țintă nouă. Fink era sătul să tot privească cu binoclul stâlpii aceia de antenă, care, aidoma unor santinele pe ziduri de cetate, îi avertizau pe apărători de cele mai mici intenții ale asediatorilor. Dădu ordin avioanelor sale de vânătoare să le distrugă. Căpitanul Rubensdorffer, care comanda grupul de încercare 210, formație unică în genul ei în întreaga Luftwaffe, primi această misiune. Trimise deasupra Dover-ului pe oberleutnantul Otto Hintze cu *Messerschmitt*-urile lui *109*, iar el atacă spre sud-vest cu douăsprezece *Messerschmitt*-uri *110*. Obiectivul : stațiile de radar de pe coastă. Era mai puțin de ora 11, când Rubensdorffer ajunse în apropiere de Eastbourne. Se distingeau foarte bine pilonii stației de la Penvesey. Oberleutnantul Martin Lutz îşi revărsă asupra lor bombele de cinci sute de kilograme. Stațiunea amuți.

Cinci minute mai târziu, oberleutnantul Rossinger atacă stațiunea de la Rye, aproape de Hastings, cu bombe de două sute cincizeci şi de cinci sute de kilograme. Pagubele au fost considerabile. La rândul lui, oberleutnantul Hintze se înverşuna asupra pilonilor de la Dover, din care doi au fost loviți, însă stâlpii ăştia blestemați rezistau. Peste tot fetele din W.A.A.F.S. şi-au continuat activitatea. Erau văzute cum deplasau piesele de pe „tabla de şah” chiar spre propriile lor stațiuni, întrerupându-se numai după căderea primelor bombe asupra acestora. Din cele şase stațiuni atacate, numai cea de la Ventnor, din insula Wight, fusese scoasă din funcțiune. Cu toate că a fost greu lovită, cea de la Rye funcționa din nou după trei ore de la terminarea raidului, iar celelalte îşi reluară lucrul în cursul după-amiezii.

Generalul Wolfgang Martini, pentru care radarele deveniseră o obsesie (de fapt, germanii nu le numeau încă „radare”, ci *„funkmess”*), putea crede în seara zilei de 12 august, dacă s-ar fi luat după rapoartele piloților, că reuşise să nimicească sistemul de reperaj inamic. Era o greşeală care avea să coste foarte scump în timpul

Heinkel 59

operațiilor următoare. Aceeaşi greşeală a făcut-o şi în ceea ce priveşte aerodromurile. Statul-major al Luftwaffe-ului avea tendința să considere că toate aerodromurile bombardate erau scoase din uz. Cu o linie groasă de creion, el şterse de pe hartă aerodromuri care, potrivit rapoartelor, ar fi fost devastate. La 20 august, când Beppo Schmid va întocmi bilanțul operațiilor efectuate între 12 şi 17 august, va afirma că au fost atacate patruzeci şi patru de aerodromuri, din care unsprezece „definitiv distruse". Printre acestea, el va cita şase care nici nu erau baze ale *Fighter Command*-ului. În realitate, numai Manston-ul a fost silit să-şi suspende temporar traficul.

În seara de 12 august, postul de radio german anunța că şaptezeci şi unu de aparate engleze au fost doborâte, „inclusiv întreaga escadrilă 65 de la Manston". Aceasta nu va întârzia să devină o legendă pentru piloții avioanelor de vânătoare germane. De fiecare dată când se vor ciocni ulterior de escadrila 65, vor spune, făcându-şi cu ochiul, că au întâlnit faimoasa escadrilă din Manston şi au nimicit-o din nou cu desăvârşire. Scorul exact era cu mult mai mic : R.A.F.-ul doborâse treizeci şi două de avioane şi pierduse douăzeci şi două...

În întreaga desfăşurare a luptelor ce avuseseră loc în ziua aceea se întâmplară mai multe fapte semnificative. Primul era în legătură cu distrugerea unui hidroavion *Heinkel 59*. Escortat de un *Messerschmitt 109*, hidroavionul avea misiunea să recupereze din mare pe aviatorii doborâți care nu se înecaseră încă. Nu purta nici cruce, nici zvastică, ci numai literele de înmatriculare civilă. Era câinele Saint-Bernard al Mării Mânecii. Escadrila 604 îl execută însă fără şovăire, în timp ce plutea în largul coastelor franceze. Un ordin al lui Winston Churchill dat pe la mijlocul lunii iulie cerea nimicirea acestor avioane, sub pretexul că „piloții salvați puteau bombarda din nou populațiile". Pentru acelaşi motiv, dar în sens invers, Dowding, totuşi atât de

Geoffrey Page

zgârcit cu viața băieților săi, nu se va indigna aflând că unii dintre ei au fost luați la ochi de vânătorii inamici în timp ce atârnau fără apărare de cablurile paraşutelor lor : aceşti piloți, chiar în aceeaşi după-amiază, instalați în alte aparate, puteau doborî avioane. Dowding semnala totuşi că unii piloți germani, în loc să-i împuşte pe nefericiții lor duşmani, le-au făcut cu mâna un mic gest de încurajare.

La 12 august, lucrurile se lămuriră : bătălia pentru Anglia lua un caracter feroce. „Nobby" Clarke, care la bordul unui *Skua* juca pentru englezi acelaşi rol ca şi hidroavionul sanitar german, este atacat de un *Messerschmitt* şi silit să plonjeze la verticală. „N-am să uit aşa de curând forma aceea îndesată, al cărui nas alb aluneca spre mine. Venea în picaj, încercând, fără îndoială, să-şi ajusteze tirul, dar aprecierea lui asupra vitezei mele trebuie să fi fost prea mare. Împroşcând foc din toate gurile, trecu ca un fulger prin fața mea..."

De acum încolo nu te mai puteai aştepta la nici o cruțare din partea adversarului.

Al doilea fapt semnificativ a fost cruda pățanie a lui Geoffrey Page. Escadrila lui, 56 din Rochford, care tocmai se întorcea dintr-o misiune, fu chemată în ajutor deasupra Manston-ului. Page intră în luptă încăierându-se cu un hain *109*, vopsit în galben.

„Țăcănea din toate părțile – spune el —, eram prins într-un con de foc... Vedeam cum «aceste micuțe lămpi electrice» se repezeau la mine. Continuam totuşi să trag într-un *Dornier*. Atunci fui lovit. Aveam impresia că ceva face «pummmmmff»... Încercai să redresez aparatul cu manşa, dar, în timp ce avionul se răsturna, am sărit".

Pentru a vedea mai bine în timpul luptei, Page şi-a scos ochelarii de protecție şi, pentru a simți mai bine manetele de conducere, şi-a lepădat şi mănuşile. „Aveam mâinile şi fața arse, pantalonii îmi fuseseră smulşi cu totul de suflu..." Lovit la o înălțime de 5 000 de metri, făcu o cădere liberă de 1 000 de metri fără să poată trage inelul

paraşutei, atât de tare îl dureau degetele. „În cele din urmă, am reuşit. Era frig. Avui impresia că coborârea mea durase foarte multă vreme; trecură poate zece sau cincisprezece minute înainte de a întâlni apa”.

În timpul acestui groaznic sfert de oră, Geoffrey Page fusese incomodat de un miros persistent de carne arsă. În clipa în care, ajuns în apa mării, se desfăcea din hamurile paraşutei, văzu în jurul lui fâşii de piele şi de carne, care pluteau şi se îndepărtau. Numai atunci înțelesese că el era acela care mirosea aşa.

Cules de o barcă cu motor, fu transportat la spitalul din Margate. Fu dezbrăcat. Urla. Obrazul lui înnegrit de fum, mâinile, spatele erau carne vie. Pe răni fu aplicat un strat gros de acid tanic. În principiu, acesta trebuia să coaguleze sângele care se scurgea din arsuri, să calmeze durerea îngrozitoare şi să evite moartea bolnavului din cauza şocului suferit. La Royal Masonic Hospital din Londra fu transportat un luptător desfigurat, prizonier al armurii lui de acid tanic, care se întărise pe el. Acolo i s-a injectat morfină.

Mult mai târziu, după ce-şi recapătă cunoştința, desluşi două forme aplecate deasupra lui : o infirmieră destul de drăguță şi ajutoarea ei erau ocupate să-i scoată pansamentele. Page citi în ochii lor compătimirea şi groaza. Ai lui se umplură de lacrimi. În cele din urmă îndrăzni să se uite la ceea ce priveau ele. De la umeri până la încheietura mâinilor, brațele lui erau o masă de puroi. Mâinile erau negre, zgârcitc, ca nişte madrepori calcinați. Infirmiera îi surise cu blândețe.

— Acidul tanic e negru. Nu-i culoarea pielii dumneavoastră.

Îi întinse o oglindă. Pilotul refuză s-o ia. N-avea curajul să-şi vadă fața. Au mai trecut câteva zile. Geoffrey apăsă în jurul ochilor pentru a scoate puroiul şi apa, apoi se privi în oglindă.

Văzu un monstru.

O față de cărbune, pe care buhăiala o făcuse de trei ori mai mare

şi care nu mai avea nimic omenesc.

Page îşi aminti atunci că în clipa începerii luptei îi trimisese o tiflă camaradului său, Maxwell.

Apoi, leşină.

VII. UN ANUME 13...

Cu toate că ziua de 12 august 1940 a determinat mobilizarea a sute de avioane şi a văzut desfăşurându-se nenumărate lupte, pentru majoritatea englezilor ea rămânea o zi obişnuită. Aceasta se datora fără îndoială faptului că ţintele alese au fost, în majoritatea lor, obiective militare, iar viaţa ţării n-a suferit nici o schimbare din această cauză. Lumea era preocupată mai mult de creşterea impozitelor şi a taxelor asupra alcoolului, berii şi tutunului decât de cei câţiva piloni avariaţi de la Ventnor. În parlament, unii deputaţi se mirau că Noel Coward şi Gracie Fields fuseseră autorizaţi să plece în Statele Unite. Acestora li se răspunse că prezenţa celor doi de cealaltă parte a oceanului era de natură să favorizeze negocierile cu preşedintele Roosevelt, însă opoziţia nu păru a fi de loc convinsă. B.B.C.-ul, dornic de a da lumii libere o imagine sugestivă a Marii Britanii aflate în război, transmise în direct o partidă de crichet pentru canadieni şi americani. Crainicul preciza că la sfârşitul meciului jucătorii au lăsat deoparte bastoanele pentru a-şi lua masca de gaze şi au înlocuit şepcile care purtau culorile clubului lor cu o cască plată. Demonstraţia nu prea părea să întrunească adeziunea generală. La Londra, oamenii făceau coadă la casa teatrului pentru a merge să-l aplaude pe Robert Donat în „Discipolul diavolului”. Vremea este frumoasă, însă schimbătoare, cu unele bruşte răbufniri de ploaie măruntă şi pătrunzătoare.

În Germania, cerul era senin în zorii zilei de 13 august. După

limpezimea lui se simțea încă foarte devreme că va fi o zi splendidă. La Marele cartier al Luftwaffe-ului se stă în espectativă. Reichsmarschall-ul Göring a fixat pentru 13 august, orele 7,30 dimineața „Ziua vulturului”, însă buletinele meteorologice primite din regiunea Mării Mânecii anunță nori şi ceţuri matinale. Ce se va hotărî? Göring este consultat. Furios, el hotărăşte amânarea operațiilor până după-amiază. Astfel, ziua nu va fi schimbată, iar şansele de a da o lovitură spectaculoasă vor fi şi mai mari decât în aceste prime ore învăluite în ceață.

Dornier 17

Când ordinul de amânare a atacului a ajuns la capul Blanc-Nez, comandorul Johannes Fink nu era acolo pentru a-l primi. El se afla în aer, la bordul unui *Dornier 17*, laolaltă cu bombardierele care urmau să strivească sub bombe Eastchurch şi Scheerness. Pe la ora şase, deasupra Amiens-ului erau concentrate vreo şaizeci de aparate. Acolo dădură de *Messerschmitt*-urile *110* ale lui Joachim Huth. Uimit, cu nasul lipit de geamul *Dornier*-ului său, Fink asista la un mare spectacol dat de avioanele de vânătoare. Ele executau în jurul lui un adevărat manej, rotindu-se, zburând în toate direcțiile, coborând în picaj şi ridicându-se din nou la verticală; semănau parcă, cu nişte *ludioni*[1] bălțați, zbenguindu-se pe cerul posomorât. *Kanalkampfführer*-ul nu întârzie să caute semnificația acestei parăzi neobişnuite. Fără îndoială că avioanele *110* voiau să salute în felul lor „Ziua vulturului”. *Dornier*-ele pătrunseră în nori, îndreptându-se spre Marea Mânecii.

Dincolo radarele intraseră în funcțiune, şi Bentley Priory îşi alarmase escadrilele. *Fighter Command*-ul ştia că trei forțe inamice se apropiau şi cunoştea direcția lor aproximativă. La est, cele şaizeci de avioane ale lui Fink, aparținând de *Luftflotte II*, sunt împărțite în două;

[1] Figurină suspendată de o sferă goală şi cufundată într un vas cu apă, în care urcă şi coboară după cum este manevrată sfera.

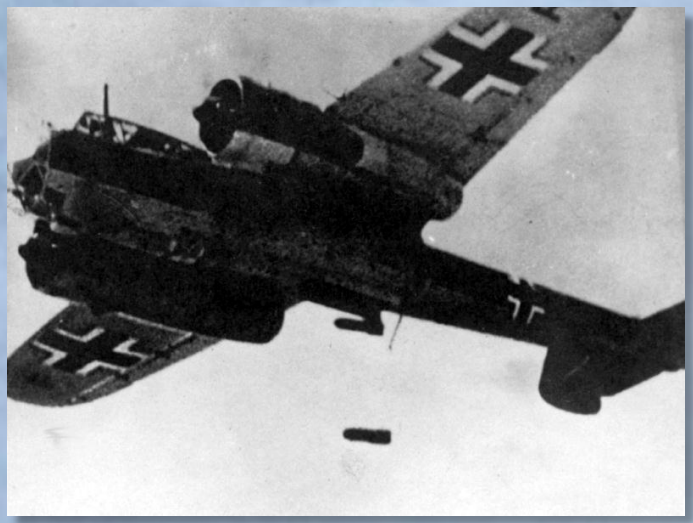
Defiant

ceva mai la vest zburau formații aparținând fără îndoială de *Luftflotte III*, detectate la Dieppe (circa o sută de aparate) şi la nord de Cherbourg (circa patruzeci), fără a mai pune la socoteală câteva grupulețe răspândite deasupra insulelor din Marea Mânecii. Replica engleză este instantanee. La est sunt trimise două escadrile din grupul 11, venite de la Croydon şi Hornchurch, cu sarcina de a da târcoale aerodromurilor mutilate de la Hawkinge şi Manston. Acestora li se mai adăugă o secțiune din Northolt, care urma să ocupe poziție deasupra Canterbury-ului. O escadrilă din North Weald proteja un convoi ce naviga la gurile Tamisei. În sfârşit, grupul 11 fu întărit în sectorul respectiv cu o escadrilă de la Tangmere şi trei secțiuni de la Kenley, urmând ca şi acestea să brăzdeze estuarul. Sosind aici, Fink va găsi cu cine să vorbească. Mai la vest, trei secțiuni din Tangmere zăvorăsc regiunea Arundel-Petworth. Grupul 10 trimise aproape de coastă, la Warmwell, o escadrilă din Middle Wallop, aerodrom trecut de la grupul 11 sub controlul său.

I se mai alipiră o escadrilă şi o formație suplimentară, luate de la Exeter. În total, englezii postați deasupra Kent-ului împreună cu o treime care se afla deasupra estuarului Tamisei posedau circa şaptezeci de avioane de vânătoare pentru a înfrunta cele două sute de aparate germane. Ceva mai târziu, prin adăugarea a patru escadrile de întărire, efectivul englez va fi majorat la o sută douăzeci de aparate, cu care trebuiau să facă față atacurilor simultane date de Luftwaffe între Portland şi Eastchurch, adică, practic, de-a lungul întregii coaste sudice a Angliei, exceptând vestul îndepărtat.

În dimineața aceea ne interesau însă mai ales bombardierele din *Luftflotte II*, care, regrupate deasupra Amiens-ului şi având în rândurile lor pe comandor, traversau Marea Mânecii la est. Unele stații din *Observer Corps* le-au semnalat. Stațiile acestea, în număr de 1

500, erau înşirate în spatele coastelor, instalate pe mici înălțimi de unde privirea putea vedea departe. Pentru deservirea lor ajung doi oameni : unul manipulează un aparat aşezat pe un trepied, care serveşte la evaluarea înălțimii, vitezei şi poziției avioanelor inamice ce pătrund în sectorul lui de supraveghere, iar celălalt asigură legătura telefonică cu centrul corespunzător sectorului respectiv. Ei sunt coborâtori din pândarii care, în cele mai străvechi timpuri, anunțau cu strigăte puternice năvălirea barbarilor.

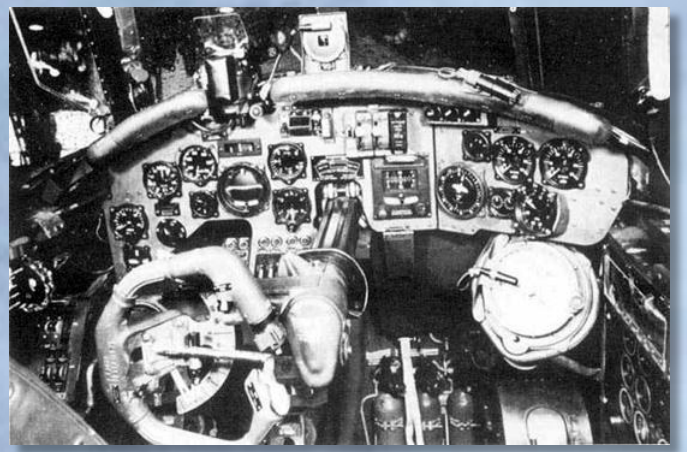


Dornier 17

Cele două formații germane, grupul 2, comandat de oberleutnantul Weitkus, şi grupul 3, sub ordinele maiorului Fuchs, zburau la o înălțime de cinci sute de metri deasupra câmpiei engleze. Prin ceață, la întâmplare, descopereau o casă de țară, nişte țarini, o gară, o încrucişare de drumuri, o şosea pe care rula singur un biciclist. La dreapta lor, estuarul. Cu insulele lui, cu împletirea lui de ape şi pământ, cu micile sate scunde şi bărcile sale, ai fi putut să-l asemuieşti cu Japonia. Industria a înfipt în el macarale, uzine, fum. În această palidă dimineață de august, luminozitatea era aproape nulă.

Fink se găsea deasupra Eastchurch-ului. Probabil că jubila şi-şi spunea că, dacă norocul va continua să-i surâdă, va fi felicitat de Göring în seara aceea. Nu se mira încă de faptul că după baletul de deasupra Amiens-ului nu-şi mai revăzuse escorta de avioane de vânătoare. Se minuna însă că nu întâlnise avioane de vânătoare engleze. *Dornier*-ele *17* urlau deasupra aerodromului. Bombardau pista de decolare, hangarele, magaziile. Cincizeci de cratere de bombe, cinci *Blenheim* distruse la sol. Cu toate că nu aparținea de *Fighter Command*, Eastchurch avea dreptul la un tratament special.

În momentul în care germanii se pregăteau să plece şi-au făcut deodată apariția *Spit*-urile şi *Hurricane*-le. De obicei, ele atrăgeau *Messerschmitt*-urile. Azi avioanele *109* şi *110* erau absente. Bombardierele trebuiau să se descurce singure. Fink, furios, cercetă



Dornier 17 cockpit

cu privirea cerul. Din nou n-avu timp să analizeze ceea ce simțea, căci încăierarea începuse. Întrucât piloții avioanelor de vânătoare se simțeau în siguranță şi fericiți că participă la o asemenea sărbătoare, ar fi putut avea loc, fără îndoială, un masacru dacă... dacă deasupra Tamisei n-ar fi planat nori grei, denşi şi joşi. Ei au fost aceia care, fără ştirea lui Fink, determinaseră amânarea operațiilor până după-amiază şi tot ei îl vor salva. Germanii pierd însă la înapoiere patru din cele mai bune echipaje ale lor.

De îndată ce a pus piciorul pe pământ francez, Fink s-a repezit la telefon. Mirosise praful de puşcă, văzuse fumul înălțându-se sub aripile avionului său şi ştia că oameni de-ai lui muriseră prosteşte din lipsă de protecție. Urla. De cum avu la capătul firului comandamentul vânătorii, vocea lui făcu să vibreze microfonul. Ce i-a făcut pe aceşti „Schweine”, aceşti porci de vânători să dispară în momentul luptei? Nu se găseau niciodată acolo unde era nevoie de ei. Buni numai să facă pe acrobații când duşmanul nu era acolo. I-a văzut făcând pe zuavii deasupra Amiens-ului. De data asta, cupa s-a umplut. Amenința cu sancțiuni exemplare şi că va raporta direct Reichsmarschall-ului, care va afla astfel că i s-a sabotat „Ziua vulturului” !

Ia să vorbim tocmai despre această faimoasă zi! De cum se mai linişti puțin Fink, interlocutorul lui încercă să-i comunice că aceasta fusese amânată. Din nou comandorul începu să urle :

— Ce ? Ce tot născoceşti ? Am primit doar mesajul codificat „AA”.

Cum să-l faci să înțeleagă că *Angriff Ausführen*, „AA” fusese urmat de mesajul codificat „AB”, care ordona amânarea operațiilor? Fink e distrus :

— De ce n-am fost prevenit ?

Trebuie să admitem că aici s-a amestecat şi ghinionul. Kesselring ordonase să fie înştiințate şi formațiile aflate în zbor. Postul de radio al

Albert Kesselring

lui Fink fusese defect. Acela al lui Weitkus funcționase, însă operatorul lui, fiind bolnav la bordul *Dornier*-ului, nu fusese în stare să noteze mesajul. Aşa se explică faptul că bombardierele şi-au continuat drumul spre Anglia.

— Dar *Messerschmitt*-urile?

Tocmai. Ele captaseră mesajul, iar parada lor n-avusese alt scop decât acela de a atrage atenția Dornier-elor şi să le facă să înțeleagă, aruncându-se în picaj şi înălțându-se din nou fără încetare sub ochii lor, că „se întâmplase ceva". Ceilalți însă nu înțeleseseră nimic.

Kesselring veni personal la telefon : „Aşteptați-mă, sosesc imediat".

Fink află astfel din gura acestuia că el, ca un franctiror, inaugurase de unul singur „Ziua vulturului" atât de aşteptată. Copleşit de lovitură, îşi îngădui să se aşeze şi începu să-şi deschidă combinezonul de zbor.

Curățitor de canale, frumoasă meserie !

Göring fixase momentul : ora 14.

S-ar fi putut spune că meteorologia îşi bătea joc de Reichsmarschall : timpul se strica. Ce importanță avea; cald sau rece, tot trebuia să te arunci în apă.

Primele care au decolat au fost cele douăzeci şi trei de *Messerschmitt 110* ale căpitanului Liensberger. Ele au plecat din împrejurimile oraşului Caen în direcția Portland, având autorizația de a vâna liber deasupra Angliei. La drept vorbind, această avangardă spera să-l surprindă pe inamic. În ajun, stația de radar de la Ventnor fusese distrusă, formația urma deci să ajungă pe coasta britanică fără a fi reperată. Dar nu se întâmplă aşa. Alți piloni intraseră în funcțiune şi pe micul ecran verzui apăru pata obişnuită. Din clipa aceea, totul se puse în mişcare.

La Bentley Priory, Dowding era gata. Avea bănuieli încă din ziua

Messerschmitt 109

Messerschmitt 110

de 8. Din ajun fusese însă sigur că începea adevărata partidă. Ştiind că nu dispunea decât de o rezervă de 289 de *Spitfire* şi *Hurricane* şi apreciind la justa ei valoare viaţa unui pilot de vânătoare, dăduse instrucţiuni să nu se atace decât bombardierele şi să nu se încerce angajarea unui *dogfight*, adică ciocnirea directă cu *Messerschmitt*-urile. Dar dacă radarele indicau importanţa aproximativă a formaţiei inamice şi direcţia ei generală, ele rămâneau însă mute cu privire la tipul de aparate ce o compuneau. Erai deci forţat să hotărăşti asupra apărării, ştiind unde se va juca partida şi cu câţi adversari, ignorând însă total cu cine aveai de-a face. Air Chief Marshal-ul ordonă alarmarea a trei escadrile staţionate la Exeter, Warmwell şi Tangmere şi le trimise spre Portland şi St. Albans Head. Dacă ar fi ştiut că acestea se vor întâlni cu avioanele *110* ale lui Liensberger şi-ar fi lăsat ogarii în cotețele lor.

Liensberger de-abia atinsese litoralul inamic când auzi venind de la unul din avioanele sale strigătul de alarmă :

— Dedesubt *Spitfire* !

Un curent electric străbătu echipajele. Avioanele *110* se ştiau inferioare *Spit*-urilor, dar şansa lor consta în puterea de foc pe care o aveau. Celor opt mitraliere de pe aripi ale aparatului de vânătoare englez, acestea le opuneau patru mitraliere şi două tunuri Oerlikon de 20 mm. Pentru a nu oferi *Spit*-urilor o ţintă prea uşoară, aparatele *110*, la ordinul lui Liensberger, formară „un cerc”. Aparatul din frunte începu un viraj. La rândul lui, fiecare aparat făcu la fel. Se formă un carusel la fel cu cel al cailor dresaţi pe arena unui circ.

Astfel, nici un inamic nu putea surprinde vreun *Messerschmitt* pe la spate, acolo unde este el mai vulnerabil. „Câinii muşcă pe cel ce rămâne în urmă” obişnuiesc să spună echipajele germane.

Dedesubt, *Spitfire*-le au înţeles. Se ridicară într-o viteză desperată pentru a încerca să atace coada ultimului *110*, înainte ca „cercul” să

se fi închis. Ultimul văzu însă primejdia şi degajă pe dreapta. Rafala trecu la stânga şi dinții câinelui clănțăniră în gol.

Porni baletul.

De sus, *Spitfire*-le se aruncară în picaj asupra cercului. Semănau cu nişte păsări marine venind să soarbă apa din-tr-un bazin. Cele şase mitraliere acționează ca o singură armă. „De-abia le auzeam – raporta un observator de la sol; – sunetul lor semăna puțin cu acela produs de un baston trecut de-a lungul vergilor unei balustrade”. Două bombardiere căzură cuprinse de flăcări. Altele le luară locul, dar *Spit*-urile se iviră din nou, îndârjite, rapide. Germanii, care se rotesc în zbor orizontal, văd trecând prin fața lor, timp de o fracțiune de secundă, o săgeată cu cocarde. Trag. Câteva aparate engleze încep să lase dâre de fum negru în urma lor. Ei străpung norii şi coboară spre câmpiile Dorsetului. Dacă aparatele rănite le îngăduie, piloții lor aterizează acolo, dacă nu, sar cu paraşuta. Germanii sunt însă despărțiți de baza lor prin o sută şaizeci de kilometri de mare. Ei se bat deasupra teritoriului inamic. Pierd în total cinci avioane, iar la aterizare observă că alte câteva sunt ciuruite de gloanțe.

Blenheim

Peste tot, la Southampton, pe aerodromurile din Hampshire şi Kent, pe estuarul Tamisei, ziua fusese grea. Manston, unde mai staționa în permanență numai escadrila 600 (City of London), echipată cu *Blenheim*, a fost din nou grav lovit. Alan Deere a găsit terenul într-o „stare jalnică” : telefonul defectat, hangarele distruse, clădirile administrative abia ținându-se în picioare.

— Cât despre astea, adăugă el, nu ne prea păsa.

Băieții din escadrila 600 răsar din praf. Sprâncenele le sunt albe; li-e sete. Au fost atacați fără încetare. „De cum se arată soarele – spun ei – fugim la gropile noastre. Nu ieşim din ele decât la căderea nopții, când bandiții se întorc acasă la ei”. Cu berea pe care au găsit-o, ei îşi oferă totuşi bucuria de a sărbători *Messerschmitt*-ul *110* doborât pe

„Tommy”

baza lor, precum şi pe acela pe care tunurile Bofors l-au făcut bucăți trăgând în el de la sol. Paharele sunt mânjite cu praf de var. Manston cel făcut praf !

Bilanțul „Zilei vulturului” : germanii au efectuat 1 485 de acțiuni şi au pierdut patruzeci de avioane; englezii au executat 700 de acțiuni şi aveau treisprezece avioane doborâte. Mai trebuie notat faptul că şase piloți din treisprezece fuseseră salvați. Luftwaffe număra la activul său distrugerea de aerodromuri neaparținând de *Fighter Command,* precum şi stricăciunile pricinuite la Southampton şi Castle Bromwich.

Se lăsase noaptea. Era călduț şi senin. Numai ici-colo câte o zdreanță de ceață. Insula se cufundase în somn. Se afirmă că la miezul nopții, Big Ben, orologiul care din vârful turnului parlamentului reglează viața bătrânului oraş, bate treisprezece lovituri.

În noaptea aceea, germanii aruncară în comitatele din centrul Angliei şi în regiunea centrală a Scoției, o mare cantitate de echipament de război : paraşute, posturi de radio emisie, mici cantități de explozibili foarte puternici, hărți, fotografii, liste cu adresele unor oameni foarte suspuşi... Vânat de soi pentru *British Intelligence*. Germanii vor mărturisi mai târziu că aruncaseră aceste pachete „pentru a simula o lansare de paraşutişti”. În aşteptare, N.B.B.S.-ul, „noua stație britanică de radiodifuziune”, aşa cum o numesc serviciile specializate ale Reich-ului, care au înființat-o, lansează, prin vocea unui crainic trădător, avertismente îngrozitoare :

„Prezentul apel se adresează compatrioților mei englezi. Feriți-vă ! în noaptea aceasta, paraşutişti germani purtând haine civile sau uniforme engleze au fost lansați în împrejurimile oraşelor Birmingham, Manchester şi Glasgow. Ei poartă asupra lor pilule de ceață, care-i fac

Karinhall

invizibili. Unii dintre ei dispun de o rază electromagnetică, adevărată rază a morții...”

La 14 august, Luftwaffe, epuizat de precedentele două zile grele, n-a mai efectuat decât 489 de acțiuni. A atacat orașe de coastă şi aerodromuri. Pe Marea Mânecii, norii se adună tot timpul. Comandanții celor trei *Luftflotten* şi-au părăsit cartierul general îndreptându-se într-o direcție necunoscută.

Patruzeci de mii de hectare de câmpie, de păduri şi de bălării, cu mlaştini şi lacuri înconjurate cu papură, ca tot atâtea cioburi ale unei oglinzi sparte. Acolo trăiesc elani şi bizoni veniți din ținuturile reci, cerbi, cai, mistreți, iar pe ape, lebede sălbatice. Se păşeşte pe un muşchi din care stejarii, fagii şi pinii îşi înalță coloanele lor de catedrală. Ne aflăm în Schorfeide, la nord de Berlin, domeniul Reichsmarschall-ului Hermann Göring, marele vânător al Reich-ului şi marele maestru al apelor şi pădurilor. Karinhall este locuința lui Siegfried.

Totul a fost conceput acolo de el, până şi clanțele uşilor. Totul este de un profund germanism. Colosalul se împleteşte cu romanticul; granitul dispare sub flori, iar goticul sub un acoperiş de paie. Pe fațada centrală, mareşalul a pus să i se graveze blazonul : o mănuşă de oțel purtând un buzdugan. Toate ferestrele dădeau spre lacuri sau spre păduri, în curte se aflau mici bazine cu nuferi şi nişte mistreți de bronz. După ce treceai pragul, intrai într-un pavilion de vânătoare ca în filmele lui Cecil B. de Mille, cu odăi lungi, având bârne aparente, cu tavanuri vaste cât fundul unei corăbii de larg, cu căminuri imense. Pe jos erau întinse blănuri de animale, iar pe pereți atârnau trofee de vânătoare şi tablouri de maeştri. Marele salon, format din două încăperi : camera de aur şi camera de argint, adăpostea „darurile fa-

Hermann Göring
marele vânător al Reich-ului

buloase primite de Reichsmarschall". Taina Karinhall-ului se afla însă afară, în parc, pe malul lacului, după o încrucişare de alei, unde se înălța un arbore mare. Acolo era mausoleul de granit în care dormea Karin. Göring a adus din Suedia corpul primei sale soții. Pe sicriu, o simplă coroană de trandafiri albi cu inscripția : „Unicei mele Karin". Când sicriul a fost coborât în cripta în care ardeau şase lumânări, Göring şi Hitler au rămas singuri, smeriți, „pentru a aduce un tăcut omagiu aceleia care a suferit atâta ajutându-i pe ei să ajungă la putere şi la glorie".

La Karinhall, Siegfried a înmănuncheat totul : germanismul său delirant, gustul pentru natură şi animale („Cine chinuieşte un animal – a spus el – răneşte inima poporului german"), precum şi cultul său pentru zeița moartă. Bogăția îi dă siguranță, imensitatea pădurilor îl întăreşte, prezența lui Karin îl înduioşează. El poartă o cămaşă de mătase albă bufantă, o vestă de piele şj pantaloni scurți tirolezi. De-a lungul ceasurilor de melancolie petrecute în pădure, citeşte, se joacă cu câinii sau mângâie cu degetele lui manicurate diamantele adunate într-o cupă de cristal. Când îşi aminteşte că un cavaler trebuie să practice şi violența după ce a gustat din contemplarea trecutului şi din cultul pentru frumos, coboară câteva trepte, se duce să tragă asupra unor ținte mobile, se îmbată cu mirosul specific al salpetrului răspândit pe sub bolți şi, dacă are chef, îşi cufundă trupul de pachiderm în piscina subterană. La Karinhall nu se simte bine numai eroul, ci şi infirmul. Acolo nimic nu-l împiedică să urmeze cura doctorului Kahle, să se ascundă pentru a bea un pahar din licoarea a cărei compoziție are menirea de a-l cufunda timp de douăzeci şi patru de ore într-un adânc somn hipnotic. Credinciosul Kropp se află acolo, aşezat la căpătâiul său, cu un prosop în mână pentru a-i şterge sudoarea de pe frunte, căci Siegfried asudă. Transpirația lui durează uneori două zile. Eroul îşi elimină morfina prin toți porii.

Paul Weitkus

La 15 august 1940, Göring a convocat la Karinhall pe *generalfeldmarschall*-ii Kesselring şi Sperrle, care comandau respectiv *Luftflotten II* şi *III*; doi soldaţi puternici şi hotărâţi. Sperrle cu monoclul înşurubat în ochi, cu obrazul foarte mare, cu un gât de taur, traversează terenul din faţa castelului, unde statui presărate pe peluze evocă antichitatea greco-latină. Kesselring, care-l însoţeşte, îl cunoaşte bine pe Göring. El ştie că, „dacă are nevoie, mareşalul lucrează cu o concentrare şi perseverenţă remarcabile”. Cel care-i primeşte nu mai este potentatul care mângâie cu degetele perle fine, ci omul cenuşiu ca oţelul din Luftwaffe. Göring nu se înşela, el ştia bine că numai victoria aeriană îl putea reînvia pe Siegfried.

Trebuia totuşi recunoscut în primul rând că „Ziua vulturului” nu avusese amploarea nădăjduită. Toate contribuiseră la aceasta; meteorologia, care a stricat planurile, precum şi deficienţele tehnice, care în cursul dimineţii au oferit fără escortă aviaţiei de vânătoare engleze pe comandorul Johannes Fink şi pe şeful aviaţiei de bombardament, Paul Weitkus. Din fericire, aceştia au scăpat, şi ziua s-a terminat printr-un net avantaj al Luftwaffe-ului dacă se dădea crezare generalului Halder : „Raportul pierderilor a fost în ziua aceea de unul contra trei în favoarea germanilor dacă se ţinea seama de toate aparatele angajate şi de unul contra cinci pentru vânătoarea propriu-zisă”. Ceea ce însă părea că-l preocupă mai mult pe Reichsmarschall era problema protejării *Stukas*-urilor. Era evident acum că Dowding ordonase vânătorilor săi să atace bombardierele şi mai precis, *Ju 87*. Göring socoteşte necesar să afecteze fiecărui grup de *Stuka*, câte trei grupe de vânătoare. Primul va preceda bombardierele deasupra obiectivului şi va angaja lupta cu *Spitfire* sau cu *Hurricane*; astfel, *Ju 87* nu vor fi pândite după fiecare nor. Al doilea va participa la acţiunea *Stukas*-urilor şi va intra în picaj o dată cu ele;

Radar

al treilea, zburând la înălțime, va fi gata să intervină acolo unde se va părea că primejdia e mai mare.

Kesselring şi Sperrle ascultau; ofițeri de stat-major luau note. Göring repetă că obiectivul său esențial era distrugerea Forțelor aeriene britanice.

— Operațiile noastre trebuie să fie îndreptate exclusiv împotriva forțelor aeriene inamice şi a uzinelor lui aeronautice.

Aducându-i-se la cunoştință pierderile importante de ofițeri suferite în cursul raidurilor efectuate de către echipajele bombardierelor, el semnă un ordin potrivit căruia în compunerea acelor echipaje nu trebuia să mai intre decât un singur ofițer. Hotărî să arunce în bătălie grupul de şoc 100. Îşi exprimă din nou nemulțumirea față de proastele rezultate obținute în ajun de *Luftflotte III*.

Apoi fu abordată problema *funkmess*, a radarului. După afirmația experților, aceste dispozitive ar fi ținte foarte greu de atins. Nimic mai rău decât aceşti stâlpi verticali. Dacă sunt atacați de sus, îi vezi prost; dacă-i ataci în picaj, rişti să-i ciocneşti cu aripa. În plus, chiar dacă o bombă explodează nu departe de piloni, suflul ei se pierde în împletitura metalică, fără a-i pricinui mari stricăciuni. În sfârşit, făcea oare să fie expuşi atâtor riscuri piloții atunci când, a doua zi după marele atac din 12 august, serviciile generalului Martini au constatat că undele au continuat să fie emise? Göring clătină din cap :

— Se pare că atacarea pozițiilor de radar prezintă un interes îndoielnic, deoarece nici una din cele atacate de noi până în prezent nu a fost scoasă din funcțiune.

Era cald. Mireasma pădurii pătrundea prin ferestrele care se deschideau de la distanță printr-un mecanism electric. Siegfried era laolaltă cu vitejii lui soldați. El dădu semnalul şi se ridică. Cei care-l înconjurau veneau din cantonamente; purtau centiroane cu diagonală

şi Cruci de fier agățate pe uniformele lor. Göring îi auzi vorbind despre nimicirea duşmanului pe când treceau pe lângă nişte pânze de Cranach fără să le privească. Monoclul lui Sperrle scânteia, cizmele călcau pe blănuri. Cu ei se simțea bine. Astfel concepea el războiul.

— Şi escadrila 27 ?, întrebă el.

I se dădu ştiri despre Galland şi escadrila lui, acea Richthofen pe care o comandase în timpul primului război mondial. Ascultând ştirile, uita puțin de picioarele lui, care acum suportau anevoie un corp devenit prea greu.

Cizmele urcară scara. Göring deschise o uşă. Uimiți, mareşalii descoperiră într-un pod lung de douăzeci şi cinci de metri o superbă instalație de tren electric, cu macazuri, semnale, gări, depouri de locomotive, poduri şi tunele, având o linie dreaptă de cel puțin optsprezece metri. Göring se întoarse încântat spre ei, apoi se aşează cu greutate într-un imens fotoliu roşu. Ostaşii săi nu-l pierdeau din ochi. Reichsmarschall-ul apropie mâinile de tabloul de comandă, instalat aproape de scaunul lui, şi, într-o tăcere admirativă, începu să se joace cu trenul electric...

Göring

În timp ce principalii şefi ai Luftwaffe-ului erau adunați la Karinhall în jurul căpeteniei lor, la 15 august 1940 deasupra Mării Mânecii şi a Angliei bătălia făcea ravagii. Churchill urmărea cu pasiune fiecare episod :

„Aveam impresia – scrie el – că păşesc pe poteca destinului meu. Părea că toată viața mea trecută n-a fost decât o pregătire în vederea acestui ceas şi a acestei încercări”.

VIII. JOIA NEAGRĂ

La statul-major al fiecăreia dintre cele trei *Luftflotten* a fost desfăşurată harta Marii Britanii. Fiecare îşi reperează obiectivele. Pentru prima dată Stumpff şi *Luftflotte V* a sa vor participa la luptă. Pe toate aerodromurile, de la Cherbourg şi până în Norvegia, se fac pregătiri de luptă. Niciodată nu s-a mai văzut o asemenea desfăşurare de forțe. Pentru a frânge gâtul R.A.F.-ului, aviația germană este gata să dea o mare lovitură. Peste tot nu vezi decât avioane de vânătoare cu boturile galbene, roşii sau portocalii care sunt împinse afară din hangare, bombardiere grele bimotoare cărora li se face plinul şi li se verifică echipamentul şi armamentul. *Messerschmitt*-urile, cu rază scurtă de acțiune, se află pe coaste, împrăştiate la Guernesey, Caen, Havre, Dieppe, Abbeville, Wissant, Saint-Omer, Calais, lângă Rotterdam şi în sudul Norvegiei. *Stukas*-urile sunt instalate imediat în urma lor, la Flers, Falaise şi în Pas-de-Calais. Pe aerodromurile din interior, Tours, Orléans-Bricy, Chartres, Evreux, Villacoublay, Montdidier, Laon, Cambrai, Lille, Bruxelles, Amsterdam, iar la nord, la Stavanger, staționează *Junkere*, *Heinkele* şi *Dorniere*. Convinşi, după afirmațiile făcute de *Abteilung V*, că nu vor mai avea de înfruntat decât trei sute de avioane de vânătoare engleze, Luftwaffe se pregăteşte să lovească.

Dincolo, unde se dispune de fapt de aproape şase sute de aparate în stare de luptă, teritoriul de apărat este împărțit în patru mari sectoare, depinzând toate de *Fighter Command*. Tot sud-estul Marii

Air Chief Marshal
Sir Keith Rodney Park

Richard Hillary

Britanii, mai jos de o linie plecând, pe coastă, de la insula Wight, urcând apoi spre Oxford, pentru a devia spre dreapta, la sud de Cambridge, şi a atinge Marea Nordului la Norwich, este încredinţat grupului 11 (Keith Park), care nu mai dispune decât de douăzeci şi unu de escadrile. La vest de linia insula Wight-Oxford şi sub linia Oxford, Stratford-on-Avon, Worcester, Cardiff, se găseşte grupul 10, comandat de Quintin Brand, dispunând acum de nouă escadrile. Mai sus, corpul prelung al Marii Britanii este împărţit în două. Tot nordul aparţine grupului 13, care, amplasat la Newcastle-upon-Tyne, sub ordinele lui R. E. Saul, numără tot cele treisprezece escadrile iniţiale ale lui. În sfârşit, partea cuprinsă sub linia Lancaster-Scarborough este pusă sub comanda lui Leigh-Mallory, care încă de la Watnall conduce escadrilele grupului 12, al căror număr a crescut la paisprezece. Loviturile vor cădea simultan cam peste tot.

La Hornchurch, piloţii din escadrila 54 sunt treziţi la ora patru dimineaţa. Cerul, încă palid înstelat, este senin.

O jumătate de oră mai târziu, după ce şi-au luat micul dejun şi şi-au verificat echipamentele, îşi iau zborul spre Manston. Acolo se face din nou alimentarea, apoi, înfundaţi în carlingile lor şi pe jumătate adormiţi, aşteaptă prima alarmă.

Este momentul ezitărilor, al nădejdilor, al frământărilor. Totul e livid, pare precar, nesigur, aidoma clipei care precede imediat lumina zilei.

„Mă urcam în carlinga mea – spune Richard Hillary din escadrila 603 din Hornchurch – şi încercam o senzaţie de gol în stomac. Timpul părea că se opreşte o clipă, pe când privirea mi se pierdea în zare. Ştiam că în dimineaţa aceea aveam să ucid pentru prima oară”.

Scramble !

Schwarzer Donnerstag

La ora şapte, *Scramble*[1] ! Alan Deere notează : „Plec împreună cu alte două *Spit*-uri pentru a intercepta ceea ce se credea că este o recunoaştere meteorologică la mare înălțime, pe Marea Mânecii”. Patrula nu întâlneşte pe nimeni, dar fără îndoială că oamenii lui Fink s-au dus „să încerce apa din baie” înaintea marii ofensive ce se pregăteşte şi care are nevoie de un timp favorabil.

La ora zece, o nouă alarmă. De data aceasta escadrila 54 întâlneşte *Messerschmitt*-uri care se grăbesc spre Dover. Se angajează un *dog fight*, în care englezii pierd un pilot şi două aparate. La ora unsprezece, aerodromurile de la Hawkinge, Lympne şi Manston sunt atacate de o sută de avioane germane, din care patruzeci de *Stuka* puternic încadrate. Se angajează o încăierare lungă şi îndârjită. Escadrila 54 pierde trei aparate, însă un singur pilot; agresorii au două bombardiere doborâte. La sol, pagubele sunt serioase. Lympne este lipsit de apă şi electricitate; mai multe clădiri, între care şi infirmeria, sunt deteriorate. Aerodromul va rămâne impracticabil timp de două zile. Hawkinge scapă mai uşor, însă Manston, Manston cel făcut praf, este devastat.

„La întoarcere – relatează Alan Deere —, în locul aerodromului găsim un morman de cratere de bombe şi hangare arzând. Controlul ne cere să aterizăm pe iarbă, cum putem mai bine, prin colțurile mai ferite. Refacem în grabă plinul şi ne reluăm zborul ca să înfruntăm *Stukas*-urile care se înverşunau împotriva aerodromului Lympne”. Vine în ajutor şi escadrila 501.

Galland, în fruntea grupului 111, a asistat la luptă, fără să fi fost nevoie să intervină. La înapoiere, ştiind că *Stukas*-urile erau la adăpost de avioanele de vânătoare engleze, îi adună pe ai săi. Acolo, deasupra valurilor, la jumătatea drumului dintre cele două tabere, ar voi să se

[1] învălmăşeală, încăierare, ALARMĂ, decolare imediată (în limba engleză).

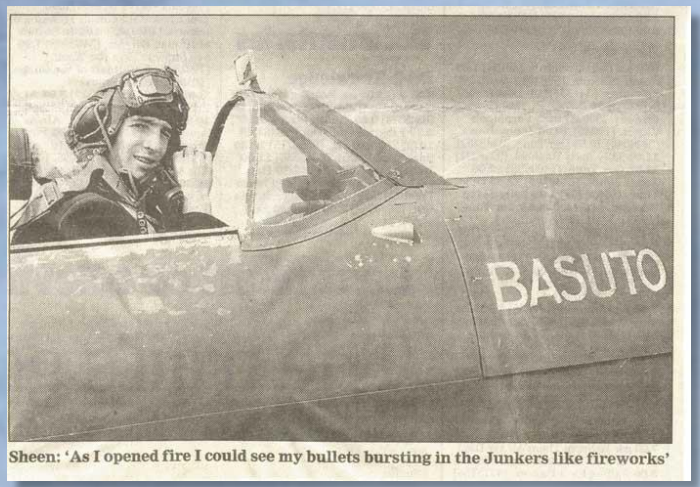
măsoare cu *Spit*-urile. Fără îndoială, că tot escadrila 54 intră în contact cu el. Galland execută un *Spitfire* şi este cât pe ce să lovească pe un al doilea, care scapă virând mai brusc decât el.

Până-n prezent, oamenii lui Park, din grupul 11, au trebuit să mătură în faţa uşii lor. Iată însă că veni şi rândul celor ai lui Saul, din grupul 13, să facă acelaşi lucru. Stumpff făcu deschiderea din fiordurile lui din Norvegia. Puţin după prânz, radarele detectează „o formaţie de douăzeci de avioane, sau mai mult, la câteva mile est de Firth of Forth". Escadrila 72 din Acklington este prima alarmată. Ea capătă ordinul să decoleze în direcţia mării, la 25 000 de picioare înălţime deasupra insulelor Farne. În timp ce se îndreaptă într-acolo, Saul primeşte precizări. Acum ştie că e vorba de trei formaţii totalizând împreună mai mult de treizeci de aparate, care se năpustesc spre Northumberland. De la Drem, el trimise escadrila 65 de *Hurricane* să patruleze în jurul văii Tyne-ului. Curând se mai adăugară şi escadrilele 14 şi 79 (ultima era în permisie), precum şi *Hurricane*-le din 607.

F/Lt. Ted Graham comandă escadrila 72. Îl înlocuieşte pe A. R. Collins, expert fotograf şi strălucit jucător de *squash*[2], care, fiindcă nu mai pilotase vreodată un *Spit*, era să-şi piardă cu curaj viaţa în timpul misiunilor la care a participat. Graham s-a întâlnit deja cu K. G. 26, care, sub comanda lui Klein, venise să-i caute ceartă deasupra lui Firth of Forth în decembrie 1939. El începu să transmită ordinele cu uşoara bâlbâială care-l caracteriza. La comenzile *Spitfire*-ului său, Deacon Elliott, care de data aceasta avea branşată ţeava de aducere a oxigenului, le recepţiona. Deodată, în faţa lui, deasupra mării, se înfăţişă un spectacol teribil, care-ţi lua ochii ! „Cel puţin două sute de aparate inamice. Toate tipurile cunoscute. În frunte bombardiere

Edward 'Ted' Graham

[2] Un joc cu mingea lovită în perete.



Sheen: 'As I opened fire I could see my bullets bursting in the Junkers like fireworks'

Desmond Sheen

Hiram Smith (în cockpit)

Heinkel 111 şi *Junker 88*, urmate de un şir lung de *Messerschmitt*-uri *110*. Niciodată vreunul dintre noi nu văzuse în acelaşi timp un număr atât de mare de avioane pe cer". În faţa mărimii formaţiei inamice, Graham, care nu dispunea decât de douăsprezece *Spitfire*, şovăi. Când se decise să ordone un atac prin dreapta, germanii erau deja pe ei. „Exista un spaţiu de ocupat între bombardiere şi *110* – explică Deacon Elliott – şi ne-am strecurat acolo. Cred că la început nici nu ne-au văzut. Imediat ce ne-au reperat şi-au aruncat bombele. Era fantastic. Puteau fi văzute cum ies din aparate şi cad cu sutele în mare".

În realitate, de partea germană se aflau acolo escadrilele I şi III din *Kampfgruppe*[3] 26, cu 65 de *Heinkele 111*, 1/Z G (*Zerstorergeschwader*[4]) 76, cu cele 35 de *Messerschmitt*-uri *110* ale ei. În totul, o sută de aparate care, hărţuite de *Spitfire*, se simţeau puţin nesigure. Cu atât mai mult, cu cât îşi făcură apariţia şi escadrilele de întărire din Newcastle pe care Saul le aruncase în luptă.

„A fost o încleştare îngrozitoare – povesteşte Deacon Elliott. – Am văzut două avioane germane literalmente dezintegrându-se. Mai târziu am aflat că erau acelea care se năpustiseră asupra lui F/Lt. Hiram Smith şi F/O Desmond Sheen".

Frumos a mai reuşit Sheen să ocheasă în după-amiaza aceea ! A provocat explozia unui *Ju 88* (deci au fost şi asemenea aparate, aşa cum semnala şi Deacon Elliott) şi, străbătând apoi ploaia de sfărâmături, se duse să dea foc unui *Messerschmitt 110*. Din acel moment formaţia germană se dezorganiza. Unele bombardiere aruncaseră bombele în mare şi se îndreptau spre Norvegia, zburând aproape de valuri. Apa era presărată cu mari pete verzi datorate fluorescentei echipamentelor de salvare germane, destinate să înlesnească descoperirea naufragiaţilor. Altele se încăpăţânau; dintre

[3] Grupa de luptă.
[4] Escadra de distrugere.

Junkers Ju-88

Air Chief Marshal
Sir Trafford Leigh-Mallory

acestea unele îşi continuau zborul spre valea lui Clyde, iar celelalte spre Newcastle.

„Speram să punem mâna pe ele la întoarcere – scrie Deacon Elliott —, dar n-am reuşit. Escadrila avea un bilanț de vânătoare admirabil : unsprezece victorii confirmate, trei probabile şi nici o pierdere".

Stumpff deplângea, în total, absența a opt bombardiere şi a şapte avioane de vânătoare. N-avea de înregistrat nici cea mai mică victorie. „Air Vice Marshal-ul R. E. Saul şi generalul-maior R. B. Pargiter, comandând grupul 13 şi respectiv Regimentul 7 de apărare antiaeriană, se puteau lăuda, pe drept cuvânt, că săvârşiseră una din cele mai strălucite acțiuni ale războiului".

Ziua nu se terminase însă.

„N-o să fie nevoie să le căutați, spusese comandantul escadrilei 603, ci va trebui să găsiți mijlocul de a o scoate la capăt".

Luftflotte V îşi continua drumul spre sud, întărită cu 50 de *Junkere 88* din *Kampfgeschwader*[5] 30. Trecea tocmai linia Lancaster-Scarborough şi pătrundea pe teritoriul lui Leigh-Mallory. De câteva zile comandantul grupului 12 era hărțuit de rugămințile lui Bader, care voia să intervină în sud. La fiecare cerere a wing-commander-ului, îi răspundea :

— Nu putem pune toate ouăle într-un singur coş. Inamicul ar fi încântat să vadă aparatele care apără regiunea centrală a Angliei aruncându-se în marea bătălie. În orice caz, atâta vreme cât grupul 11 nu ne va chema în ajutor, trebuie să aşteptăm.

Leigh-Mallory primi tocmai un apel telefonic de la comandantul de escadrilă W.A.J. Satchell, care comanda la Leaconfield escadrila 302, formată din piloți evadați din Polonia. „Suntem gata să intrăm în

[5] Escadră de luptă.

Bombardier
Armstrong Whitworth Whitley

Air Vice-Marshal
Sir Christopher Joseph Quintin Brand

horă", spunea Satchell. Pe aceştia Leigh-Mallory îi expedie imediat la Driffield, unde era aşteptată sosirea oamenilor din *Luftflotte V*. Acolo, polonezii trebuiau să se alăture escadrilelor 73, 264 şi 616, întărite în grabă cu *Blenheim*-urile lui 219, detaşate din grupul 13.

Polonezii lui Satchell vor fi la momentul oportun deasupra Driffield-ului, dar controlul de la sol, temându-se desigur de lipsa lor de experienţă, îi rechemă grabnic pe aerodrom, privându-i astfel de o frumoasă confruntare. Între timp, germanii zburdă în voie. La Bridlington sunt distruse casele de pe malul mării, iar o ciupercă de fum semnalează explozia unui depozit de muniţii. Driffield încasează însă loviturile cele mai grele. Douăsprezece bombardiere *Whitley* sunt făcute ţăndări la sol, patru hangare şi trei grupe de clădiri sunt distruse.

Şi circul continuă. Grupul 10 al lui Quintin Brand, ţinut până atunci deoparte, este angajat împotriva a şaptezeci-optzeci de *Messerschmitt*-un *110* din *Luftflotte III*. Portland este din nou ameninţat. De-abia sunase ora şase seara când Keith Park trebui să arunce din nou grupul lui în acţiune. „Acelaşi lucru fără încetare. Ne-am înălţat în aer pentru a şasea oară". Majoritatea aparatelor din grupul 11 au aterizat. Oamenii sunt sfârşiţi de oboseală, au ochii roşii şi le tremură mâinile. Alan Deere îşi aminteşte de un tânăr pilot de *Spitfire*, care, ieşind anevoie din aparatul lui avariat, află că trebuia să plece din nou. „Părea preocupat şi căuta peste tot. În cele din urmă descoperi un glonţ rătăcit care nimerise între gât şi gulerul cămăşii. Ah ! – strigă el luminându-se deodată la faţă – simţeam eu că mă gâdilă ceva !" Nervii unora începeau să cedeze. „Am văzut – povesteşte tot Alan Deere – pe un camarad năvălind în dispersal, roşu de furie şi strigând către *fight commander* : «Refuz să zbor din nou împreună cu ticălosul ăsta şi am să i-o spun când o să coboare!»"

Peste tot au căzut avioane. În cursul acestei după-amiezi, Galland

a văzut un *Spitfire*, pe care-l lovise făcând o jumătate tonou, continuându-şi zborul pe spate, primind o a doua rafală, regăsindu-şi linia de zbor şi numai după aceea prăbuşindu-se în mare, obținând astfel a treia victorie a zilei. Alan Deere a întâlnit un aviator german care, după ce a sărit în Tamisa dintr-un *Heinkel 111* în flăcări, a scăpat numai cu ochii învinețiți după un plonjon de la o mie de picioare. La Manston, un *Messerschmitt 110* cu coada smulsă s-a sfărâmat şi a explodat. După ce s-au depus praful şi țăndările, din avion a ieşit un supraviețuitor. Se clătina şi-şi ținea capul cu amândouă mâinile. Umbla literalmente ca un om beat. Din aparat şi din pilot nu se mai alesese nimic.

Stirling

La Hornchurch, trei aparate de vânătoare engleze sunt bombardate la decolare. Doi din cei trei piloți sunt culeşi într-o stare destul de jalnică şi transportați cu o ambulanță. Dar, cu toate cercetările, nu s-a mai găsit nici urmă din al treilea *Spitfire*. Fusese suflat de explozie şi aruncat la o distanță de vreo cinci sute de yarzi de acolo, într-o mică depresiune, unde a aterizat pe burtă, fără aripa dreaptă. Pilotul şi-a desfăcut legăturile, a deschis carlinga, s-a lăsat să alunece pe pământ şi a revenit pe propriile-i picioare la aerodrom.

„În ceea ce mă priveşte – mai notează Alan Deere —, i-am terminat ziua printr-o miraculoasă coborâre cu paraşuta, urmată de o călătorie de cinci ore în ambulanță, spre spital. După o odihnă de o noapte şi câteva îngrijiri uşoare, am avut nevoie de un drum de două ore cu trenul pentru a ajunge din nou la baza mea. La începutul după-amiezii următoare, luam din nou parte la operații. Escadrila mea fusese greu lovită; nu-i mai rămăsese decât şapte aparate intacte şi pierdusem piloți buni, din care trei fuseseră ucişi”.

La sol, de asemenea, ziua fusese agitată. La Rochester, atelierul de asamblare a *Stirling*-urilor (bombardiere grele), o clădire din lemn, a luat foc. Pe un cynodrom (pistă pentru cursele de ogari) din vecinătate,

Hauptmann Walter Rubensdörffer was the charismatic Kommandeur of Epr Gp210. He led the Gruppe from its inception at the beginning of July until his death during the disastrous 15 August evening raid on Croydon airport.

alergările erau în toi când bombele au început să cadă pe pistă. Unii câini au fost loviți, alții au fugit pe şosea. Le-a fost luată urma după dârele de sânge pe care-l pierdeau. Spre sfârşitul zilei, după Martlesham veni rândul Croydon-ului şi al West-Malling-ului de a fi violent bombardate.

— Dar de unde ies ticăloşii ăştia ?, exclamă un comandant de escadrilă. Probabil că fabrică de la o zi la alta blestematele lor de aparate !

În realitate, căpitanul Walter Rubensdorffer, comandantul grupului 210, care urma să atace Kenley, s-a înşelat şi a acționat la Croydon. Acolo se găseau escadrilele 111 şi 1 – aceasta din urmă alcătuită din canadieni. Ca şi polonezii lui Satchell, canadienii lui MacNab nu primiseră încă botezul focului. Totuşi, comandantul lor, MacNab, se înălță însoțit de Thompson, comandantul escadrilei 111. Au întâlnit două *Dorniere* deasupra Tamisei, pe care le-au doborât. În momentul când Rubensdorffer şi-a făcut apariția neaşteptată la Croydon – în 1940 acesta era aeroportul Londrei —, canadienii lipseau, însă englezii din 111 patrulau la trei mii de metri. *Messerschmitt*-ul *110* din frunte aruncă o bombă (110 putea lua bombe), şi furtuna se dezlănțui pe loc. O adevărată tragere la țintă ! Un hangar cu cele cinci-zeci de avioane de antrenament din el cad pradă flăcărilor. Uzine abil camuflate primesc o ploaie de bombe. Optzeci de persoane sunt ucise sau rănite.

Thompson se foloseşte de ocazie şi-şi oferă un *110*, al doilea exemplar pe lista zilei.

Rubensdorffer nu s-a mai înapoiat.

Pentru a explica impresia vertiginoasă produsă de această bandă rulantă de aparate inamice, un comandant de escadrilă spunea:

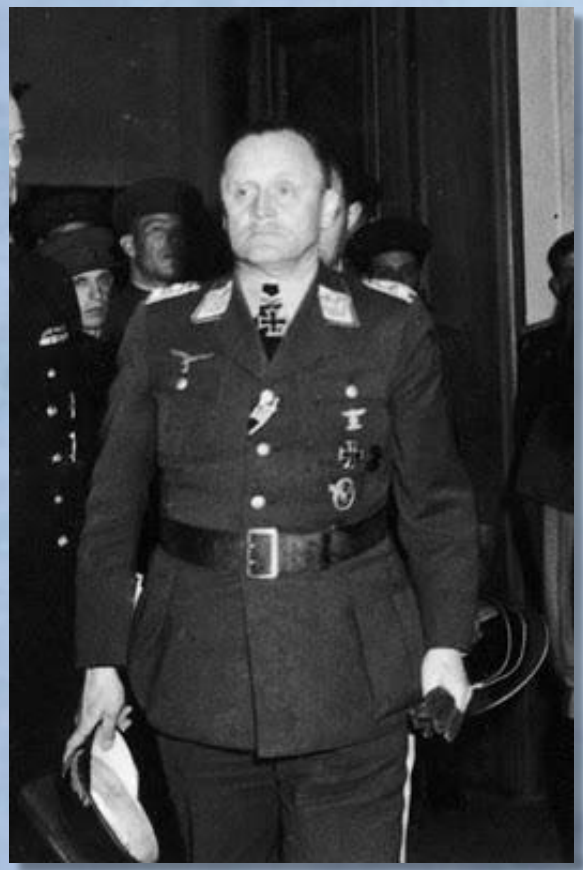
— Semăna cu ceea ce se vede când priveşti cum se ridică scara rulantă de la Piccadilly-Circus.

În altă parte, un subofițer grăbindu-se să pună jos receptorul, se repezi spre şeful său :

— O ştire bună ! Toby a căzut în grădina unei vechi case parohiale. O să ajungă la noi până deseară.

— Ei bine, conchise ofițerul oftând uşurat, dacă va avea prilejul unei discuții cu Toby, pastorul îşi va îmbogăți vocabularul !

Apoi se întoarse în *Intelligence-room.*



Hans-Jürgen Stumpff

Se lăsă noaptea. „Aduse cu ea – scrie Alan Deere – o odihnă prețioasă pentru pilotul de vânătoare britanic care e epuizat”. Dar bombardierele revin. Şaptezeci de aparate atacă Birmingham, Boston, Kirton, Beverley, Southampton, Crewe, Yarmouth, Harwich, Bristol şi Swansea. În curs de douăzeci şi patru de ore Luftwaffe a efectuat 1 786 de acțiuni, iar R.A.F.-ul 974. Au fost doborâte şaptezeci şi cinci de avioane germane, față de treizeci şi patru engleze. Pentru aviația germană este „der schwartze Donnerstag”, „joia neagră”. Cel mai important fapt al zilei este gravul eşec suferit de Stumpff. Într-o singură zi, *Luftflotte V* a pierdut o optime din bombardiere şi o cincime din aparatele de vânătoare de distanță lungă. Se dovedeşte astfel că raidurile plecate din Norvegia nu sunt rentabile; reiese de asemenea că *Messerschmitt*-urile *110* nu trebuie să lupte singure, fără a fi însoțite de *109*.

În concepția şefilor lui Luftwaffe, *109* trebuia să fie executorul, ucigaşul superb, al cărui rol consta în „a provoca” e vânătorii englezi şi a le da lovitura de grație. Iată-l însă e acum încolo redus la rolul de câine de turmă. Nu mai părăseşte bombardierele, nu mai provoacă la luptă. Aşteaptă. Este exact contrarul destinației lui inițiale. „Aviația de vânătoare germană – scrie Galland – se găsea astfel în situația înnebunitoare a unui câine prins în lanț care ar vrea să se repeadă la un duşman, pe care însă nu-l poate junge”.

James Nicolson

A doua zi, 16 august, la Acklington, escadrila 72 dădu recepție. „În primul rând – scrie Deacon Elliott –, pentru a sărbători victoriile din ajun, apoi pentru a-şi lua rămas bun de la comandantul bazei, wing commander Caswell, şi a-l primi pe succesorul său, wing commander Pringle”. El mai adăugă : „Când evoc numai seara aceea, simt că-mi vine rău”.

F/Lt. J. B. Nicholson din escadrila 249 nu putea uita nici el ziua aceea. Un raid german deasupra Portland-ului, despărțindu-se în mai multe grupe trimise separat spre Ventnor, Tangmere, Lee on Solent şi Gosport, făcu ca el să intercepteze un *Messerschmitt 110* nu departe de acest din urmă aerodrom, care ținea de *Coastal Command*[6]. Germanul trase o rafală care incendie *Hurricane*-ul. Foarte repede, în jurul pilotului, tabla se înroşi de căldură. Focul îi lingea deja combinezonul de zbor. Englezul se încăpățâna. Voia ca înainte de a cădea să-l lichideze pe acest rechin cu dungile lui livide şi cruci negre. Era un duel între un avion-torță şi un bimotor care-l mitralia. Nicholson puse mâna lui arsă pe trăgaciul mitralierei. Aha, iată-l ! *110* se afla tocmai în centrul colimatorului. Nicholson apăsă şi simți o durere cumplită. Trase o rafală lungă. Fu cât pe-aci să dea un chiot de victorie. Nu ! Ținta, descriind cercuri, dispăru. Un nou şi furios atac dădu şi el greş. Ce mai aştepta Nicholson pentru a sări cu paraşuta? Voia pielea acestui bandit! Mai redresa o dată *Hurricane*-ul, dar acum aparatul nu-i dădu ascultare. Materialul nu avea rezistența omului; cedă şi părăsi lupta. Atunci Nicholson, târât într-o cădere amețitoare, făcu să lunece carlinga, fapt ce-i smulse un strigăt de durere şi sări cu paraşuta.

Ceea ce auzi atunci când toate celelalte zgomote se stinseră şi el se

[6] Comanda de coastă.

legăna în hamurile paraşutei fu vuietul amplificat al sângelui gâlgâindu-i în vine, adunându-se în arsurile proaspete, şi apoi brusc pocnitura seacă a unei detunături. Era oare avionul *110* care se înverşuna împotriva adversarului învins?

Nu. Se înşelaseră cei de la sol. În învălmăşeala confuză a celor două avioane au crezut că germanul fusese cel lovit şi acuma aplaudau văzându-l că se striveşte de pământ. Iată că şi un pândar din *Home Guard* trage trei sau patru focuri asupra *hunului* ! Nicholson îşi simți trupul străpuns de glonț, închise ochii. Prea era stupid ! Într-adevăr prea stupid !

Adunat, recunoscut, îngrijit, F/Lt. F. B. Nicholson fu primul pilot din *Fighter Command* decorat cu *Crucea Victoria* şi va rămâne singurul din întreaga bătălie pentru Anglia.

Crucea Victoria

Ce se întâmpla însă când pe câmpiile Angliei săreau germani cu paraşuta? Aviatorii englezi aveau în această privință instrucțiuni categorice. Luptau la ei acasă, şi această situație privilegiată le impunea anumite reguli compatibile cu grija lor umanitară. Dacă Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding admitea, deşi deplora acest lucru, ca atacatorii să deschidă focul asupra unor piloți care săreau pe propriul lor teritoriu, deoarece puteau fi imediat recuperabili pentru luptă, el interzicea însă acelaşi procedeu atunci când era o chestiune de numai câteva secunde în plus pentru a-i captura. Un şef de escadrilă, Billy Burton, anunță la *dispersal*:

— Am să trimit în fața Curții Marțiale pe oricare membru al escadrilei mele care va trage asupra unui om coborând cu paraşuta.

Apoi, adăugă imediat :

— Atâta vreme însă cât nemernicul se mai află încă în carlinga sa, împroşcați-l din toate puterile voastre !

Aşa stăteau lucrurile pentru aviatori între ei. La sol intervin însă

cei care nu ştiu ce-i zborul. Frica, retenția la o glorie prostească, mânia şi emoția resimțite în fața căderii în flăcări a aparatelor cu cocardă sunt tot atâtea temeiuri proaste pentru o comportare rea. Povestirile auzite de la piloți britanici, membri ai *Caterpillar Club*[7]-ului, care fuseseră luați numai câteva minute drept *bandiți* arătau că primirea la sol era lipsită de orice menajament. Ceea ce i s-a întâmplat lui Nicholson s-a produs probabil şi cu duşmani autentici. Unii dintre ei au cunoscut întâmplări mai nostime. Un german căzu neobservat pe un câmp. Se desprinse din paraşută, trase o duşcă bună de aer englezesc – ultima lui răsuflare de om liber – şi se hotărî să se constituie prizonier la primul punct locuit ce-l va întâlni. Deasupra lui, pe cer, se întindeau dârele albe ale luptei care continua. În jur, câmpiile verzi ale Sussex-ului, parcă încovoindu-se de atâta rod şi păsările. Germanul se îndreptă spre o locuință superbă. Apar nişte țărani, care-l înconjoară. Iată-l prins. Grupul urcă un peron şi sună la o uşă. Deschide un valet bătrân. Nu-i aproape de loc uimit de această mulțime neobişnuită. Se interesă de personalitatea vizitatorului, îl conduse în salonul cel mare şi-l rugă să ia loc. După aceea duse să-l înştiințeze pe stăpân :

— E un ofițer în salon care aşteaptă să fie primit, milord.

— Ce vrea acest ofițer?

— Nu ştiu, milord.

— Ei bine, întreabă-l !

— Nu pot, milord, pentru că nu mă înțelege. Este ofițer din armata germană, milord.

Câteva minute mai târziu, contele de Warr îl făcu oficial prizonier pe oaspetele său şi îi oferi o ceaşcă de ceai.

[7] *Clubul omizii*. Asociaţie constituită de aviatori care au sărit cel puţin o dată din avionul lor distrus. Ne gândim la versul lui Edmond Rostand din piesa lui „Puiul vulturului” : „Oare un fluture mai redevine omidă?” Acest club, ca toate cluburile engleze era foarte apreciat. Se pune că “un pilot francez membru al unei escadrile engleze, din dorinţa e a face parte din club, s-a urcat în Spit-ul său şi de la trei mii de metri s-a aruncat intenţionat cu paraşuta. Povestea pretinde că a fost trimis la arest şi apoi admis ca membru al *Clubului omizii*.

În alt loc, o fată de cincisprezece ani, miss Betty Brov îndrăzneață și hotărâtă, a prins un *bandit*. Germanului nu-i venea să-și creadă ochilor.

— N-aş fi crezut niciodată că voi ateriza în aseme condiții în bătrâna Anglie.

În altă parte, Mrs Noriman Cardwell, o fermieră, după ce şi-a închis bine prizonierul şi i-a dat să bea, îşi aduse odată aminte să-l întrebe :

— Dar, la naiba, ia spuneți-mi, pe cine căutați aici ?

Se poate imagina ce simțeau aceşti tineri germani care cu două ore înainte îşi înghițiseră *Kaffee*-ul, *brötchen*-ul și *marmelada* într-o popotă a Luftwaffe-ului din Normandia sau Pas-de-Calais, traversaseră Marea Mânecii, se bătuseră ca nişte dulăi şi care, după brusca frică de a muri care-i cuprinsese, se regăsesc pe drumurile unei țări străine şi ostile, în fața unor necunoscuți care vorbesc o altă limbă. Cei mai mândri îşi aprind o țigară, zâmbesc şi spun : „Camarazii mei din Wehrmacht nu vor întârzia să vină să mă elibereze", iar se lasă duşi. Pierdut sau câştigat, pentru ei războiul s-a terminat.

Din cer nu cad însă numai oameni vii, ci şi avioane și cadavre. Pădurile, grădinile, straturile de legume, acoperişurile caselor se acopereau de sfărâmăturile de tablă, de mătase de paraşută, de fiare răsucite. Un locuitor din Lee on Solent, zărind un obiect neobişnuit în iazul din parcul lui, afundă degetele şi scoase… o mână de om. Aici un *tommy*[8] cu cască şi arma pe umăr calcă cu bocancii pe crucea neagră a unei epave germane, făcând mândru de gardă; colo nişte țărănci îşi arată fâşii de aripi sfâşiate; un sergent din R.A.F. se fotografiază examinând echipamentul unui pilot german pe care l-a scos dintr-un aparat făcut țăndări. Insula adună trofeele sălbatice şi ucigaşe ale

[8] Soldat englez.

agresorului căzut din cer.

Iar acesta revine fără încetare. La 16 august, el a bombardat aerodromurile din Kent, Hampshire şi Sussex, provocând pagube foarte grele. Tangmere a fost bombardat de avioane *Ju 88*, care au distrus la sol trei *Blenheim*-uri şi au avariat alte trei, precum şi şapte *Hurricane* şi un *Magister*. La Brize Norton, la şcoala de pilotaj nr. 2 a R.A.F.-ului au fost făcute praf patruzeci şi şase de aparate de antrenament. Pilonii de la Ventnor, din insula Wight, sunt din nou atacați şi reduşi la tăcere.

Şi alte obiective sunt lovite în Essex şi Suffolk, iar în timpul nopții raidurile s-au repetat deasupra oraşelor Bristol, Newport, Swansea, Portland, Worcester, Chester, Tavistock, Farnborough ca şi pe alte aerodromuri.

În ziua de 17, o uşoră acalmie; s-au semnalat numai nişte incursiuni în regiunea centrală a Angliei, pe fluviul Mersey şi în sudul Țării Galilor.

Magister

La B.B.C., ministrul informațiilor a anuțat că Luftwaffe a fost învinsă.

Un soare de plumb strivea Bentley Priory-ul. Peluzele au fost stropite, şi din pământ urca mirosul proaspăt al ierbii.

Dowding primise, în sfârşit, autorizația aşteptată de la Ministerul Aerului: un anumit număr de piloți din *Bomber Command* şi din *Army Cooperation* aveau să fie vărsați la *Fighter Command*, iar polonezii din escadrilele 302 şi 303 şi cehii din 310, precum şi belgienii şi francezii împrăştiați în alte escadrile vor putea participa la lupte.

Aceştia nu cunoşteau încă vestea, René Mouchotte mai era încă la antrenament:

„Nu facem nimic la Odiham, tabără instalată foarte departe de

W.A.A.F.

orice localitate. Ce de timp pierdut! Să fi adus oare cu el aici generalul de Gaulle tradiționala încetineală a administrației franceze? Ne petrecem timpul dând târcoale avioanelor, ascultând ştiri, învățând engleza şi, în sfârşit, mâncând".

Pe neaşteptate veni ordinul.

„Plecăm. Suntem trimişi în centrul Angliei, la Sutton Bridge. Acolo vom pune mâna pe faimosul *Hurricane*, avionul de vânătoare englez; după aceea, plecarea la escadrilă..."

De o parte, un Air Chief Marshal care striga din răsputeri cerând piloți, iar de cealaltă piloți care cereau în gura mare să se bată. Aşa arăta R.A.F.-ul la începutul celei de-a doua jumătăți a lunii august.

Pe aerodromuri, unde fetele din W.A.A.F.S. şi-au atras admirația piloților prin comportarea lor în luptă, se repară stricăciunile. Perrin, unul din rarii francezi care au avut şansa de a fi încadrați într-o escadrilă, zări nişte auxiliare feminine, împingând din răsputeri un avion spre hangarul lui. Se repezi să dea o mână de ajutor, însă fu refuzat :

— Dați-ne pace, e munca noastră.

La Tangmere, în timp ce în jurul lor erau adunați morții, ele au fost văzute ridicând la loc mese şi bănci, trăgând aproape o veche bucătărie de campanie şi improvizând un prânz, pentru ca băieții să poată îmbuca ceva între două alarme.

Alan Deere, care fusese doborât în ziua de 15, reveni la escadrila lui în ziua de 16. Atunci povesti în amănunt tot ce i se întâmplase. Cu motorul în flăcări, el detaşase cupola pentru a încerca o aterizare pe câmp. Cum focul se lățea, decisese să treacă pe spate, pentru a sări cu paraşuta după o formulă experimentată de un camarad înaintea lui. Îşi desfăcuse legăturile, împinsese manşa înainte – ceea ce, în poziția

în care se afla, ar fi trebuit să ridice botul *Spit*-ului. Iată-l aruncat afară din scaunul lui, dar cu paraşuta răsucită puţin în jurul carlingii. Deere căuta să revină în avion. Forţa aerului îl ţinea însă pe loc şi cum uitase să blocheze manşa, *Spit*-ul intrase deodată în picaj. O panică bruscă îl cuprinsese pe pilot, la fel ca un duş îngheţat ce se prelinge brusc de-a lungul spinării. Pământul se apropia. Vântul îl ţinea pe Deere în puterea lui şi-l lipea de fuzelaj. Se zbătuse, se îndepărtase şi îşi lovise teribil încheietura mâinii de ampenaj. Deodată, mecanismul de deschidere funcţionase, şi paraşuta se deschisese. Câteva secunde mai târziu, Deere se afla pe pământ. Căzuse la mai puţin de o sută de iarzi de aparatul său, care continua să ardă. Era încă ocupat să se dezlege din paraşută, când răsăriseră doi oameni în ţinută de aviator.

— De unde aţi ieşit? întrebase Deere uimit.

Erau şoferul şi infirmierul unei ambulanţe ce se îndrepta spre Kenley. Asistaseră la căderea lui şi alergaseră la faţa locului.

— Cu ce vă putem ajuta?

Pe Deere îl durea tare încheietura mâinii. Infirmierul îi atrăsese atenţia că ceasul de la mână dispăruse aproape, pierzându-şi conţinutul. Nu mai rămăsese decât cureaua şi capacul. O urmă roşie, ca aceea lăsată de un glonţ, marca locul loviturii.

„S-a dus dracului un ceas bun”, gândise Deere.

Se instalase în spatele ambulanţei ce staţiona nu departe de acolo, îndărătul unui pâlc de arbori. Cu fularul lui în picăţele înfăşurat în jurul gâtului, se lungise pe o banchetă şi aţipise. Drumul i se păruse interminabil. Auzise ca în vis cum maşina se oprise. Era un control. Apoi, plecaseră mai departe. Acum durerea de la încheietură devenise insuportabilă. Se înnoptase. Deere ciocănise în geam :

— Unde ne aflăm?

Şoferul se rătăcise. Credea că nu se găseau departe de Fast Grinstead, unde se afla un spital pentru piloţii sectorului. Deere

scrâşnise din dinți; sudoarea îi îmbrobonea fruntea. Îi era Irig. Îi era cald. Nu mai ştia exact.

Ambulanța plecase din nou, hurducată de gropi.

Ajunseseră într-adevăr la East Grinstead.

Pilotul mulțumise salvatorilor săi, bine intenționați, dar destul de stângaci. Simțea o durere cumplită. O infirmieră de noapte îl examinase şi-i făcuse o injecție calmantă. Încheietura era enormă şi roşie. A doua zi, la prima oră, avea să i se facă o radioscopie.

Deere căzu cufundat într-un somn agitat.

Urmarea o vă afla mult mai târziu din gura lui sir Archibald Mac Indoe, chirurgul spitalului. Nu fusese conştient. Ştia numai că părăsise spitalul, că revenise la escadrilă şi că-şi pierduse ceasul lui atât de bun.

În realitate, Mac Indoe, după ce-l examinase, îl chemase pe comandantul de bază la telefon : Pilotul avea încheietura mâinii fracturată şi sta prost cu nervii. N-ar putea fi reținut câteva zile la East Grinstead?

— V-aş fi extrem de recunoscător, răspunsese comandantul. Eu nu l-am putut convinge să nu mai zboare !

Chirurgul pusese jos receptorul şi se dusese să-l caute pe Deere. Pasărea zburase însă.

După mai multe luni, lui Deere i se va rambursa costul ceasului din fondurile finanțelor engleze.

sir Archibald Mac Indoe

Pe aerodromuri se discuta despre tactică. Au fost destule bătălii în ultimul timp pentru a alimenta discuțiile, care erau pasionante. Aviatorii din toate țările se exprimă cu ajutorul mâinilor. În general, stânga reprezintă inamicul, iar dreapta pilotul care povesteşte „pățania”. Wing commander-ul Blake găsea formule sugestive : „Trageți numai atunci când vedeți niturile!” Glasser din escadrila 65 e de

Saint Exupery

Galland

părere că ezitarea dă naştere celor mai multe primejdii. „Trebuie să te avânți din toată inima... ca la rugby! Tocmai atunci când şovăi de frica unei lovituri o şi încasezi”. Richard Hillary aştepta mai mult de la lupta aeriană, fără îndoială, ceea ce Saint-Exupery căutase pe marile linii, cu Mermoz : o mentalitate deosebită. El scria : „În acel moment am înțeles tot norocul unui pilot de vânătoare. El este scutit de emoțiile prea personalizate ale unui soldat, căruia i se cere să atace la baionetă. Nu le cunoaşte nici măcar pe acelea, foarte primejdioase, ale pilotului de bombardament, care noapte de noapte trebuie să simtă din nou atracția din copilărie de a strivi lucruri”.

Care sunt senzațiile unui vânător?

„Acelea ale unui duelist : reci, precise, impersonale. El are privilegiul de a ucide curat. Căci atunci când trebuie să ucizi sau să fii ucis – pentru că aceasta e dilema —, după mine, totul trebuie să fie făcut cu demnitate”.

De cealaltă parte a canalului, Galland se făcea ecoul lui :

„Vânătoarea este, prin definiție, o armă de elită. Încredințând unor piloți selecționați aparate de o valoare aproape inestimabilă, concepute de ingineri geniali şi executate de specialişti ingenioşi, s-a creat un instrument de o eficacitate extraordinară, dar şi de o finețe extremă. Instrument tăios ca un brici, trebuie folosit cu o mână sigură şi sensibilă. Dacă te serveşti de el ca de un cuțit de măcelar, nu trebuie să te miri că-şi toceşte tăişul”.

Se părea că piloții obosiseră să tot dea şi să primească lovituri. Perrin, care îi privea pe camarazii lui englezi, relatează : „Eram istoviți. Nu ne mai puteam nici îmbăta. N-am văzut niciodată un pilot beat”.

Iar Galland spunea :

„În popote atmosfera era sinistră. Sacrificați acestui dulău nesățios care devenise bătălia pentru Anglia, cei mai buni piloți ai noştri dispăreau unul după altul. În fiecare zi, un nou loc rămânea

Scramble !

Luftwaffe

liber la masa comună. Puteam socoti pe cele zece degete şansele noastre de a supraviețui; elementar şi implacabil, calculul probabilităților permitea fiecăruia să prevadă data la care, la rândul lui, va fi dat dispărut deasupra Angliei”.

În seara de 16 august, Alan Deere, care îşi făcuse apariția la escadrila 54, îl văzu aterizând pe camaradul său Colin Gray.

— Mi-am luat porția pe ziua de azi, spuse el lăsându-se să cadă pe iarbă, dar recunosc că *hunii* trebuie să fie şi ei sătui până-n gât. Probabil că ne vor lăsa să ne întoarcem liniştiți Ia Hornchurch. Mor după o bere, un prânz bun şi după patul meu !

De-abia terminase Colin Gray fraza când sună soneria. Responsabilul telefonului deschise uşa *dispersal*-ului !

— *Scramble !*

Trebuiau să plece din nou. Din toată escadrila numai nouă *Spit*-uri mai puteau zbura. Motoarele pornite din nou vibrau în carcase. Patrula se pierdu pe cerul care începea să se întunece.

Totul se confirma. Eroii ambelor tabere erau obosiți. Agresorul suporta greu insuccesul. La începutul lunii iulie, aviatorii germani fuseseră convinşi că nu vor avea de luptat cu R.A.F.-uI. Mai târziu cu o lună li s-a spus că va fi nevoie numai de câteva zile pentru a termina cu ei. „Eu voi reuşi s-o fac cu Luftwaffe al meu”, spunea Göring. Acum ei se istoveau în ciocniri necruțătoare, din care, de fiecare dată, unii camarazi nu mai reveneau. Ordinele şi contraordinele se succedau. Pe deasupra, li se mai cerea lor, vânătorilor, să aştepte ca vânatul să vină să-i atace. Unde-i vremea când luai o umbrelă şi un melon pentru a te strâmba după Chamberlain sau un trabuc pentru a-l imita pe Churchill? Unde-i vremea glumelor grase şi a hohotelor de râs?

„Dă-mi mâna ta, frumoasa ta mână albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia...”

Da, dar când se va petrece acest lucru?

Niciodată, se gândesc băieții lui Dowding, care dorm patru sau cinci ore pe noapte, sunt adăpostiți în aerodromuri devastate şi înseamnă cu o cruce numele prietenilor care nu se mai întorc. În zece zile de luptă, *Fighter Command*-ul a pierdut o sută cincizeci şi patru de piloți, uciși, răniți sau grav răniți. În aceeaşi perioadă n-a fost întărit decât cu şaizeci şi trei de piloți noi. Clepsidra se răsturnase din nou în mâinile Air Chief Marshal-ului sir Hugh Dowding.

Între cei doi antagonişti, Marea Mânecii, în sfârşit liniştită, îşi trimite valurile estivale pe plajele de vacanță, pe care de o parte şi de cealaltă fuseseră ridicate blocuri, posturi de observație şi plase, de camuflaj.

La capul Blanc-Nez, unde comandorul Fink îşi mai ține încă nasul lipit de geam, marea este albastră.

IX. „NICIODATĂ ATÂT DE PUȚINI OAMENI...”

W.A.A.F.

În sudul Angliei, grâul este pârguit. Din timp în timp, câte un avion cu dungi groase de camuflaj se prăbuşeşte în flăcări. Recoltele se aprind degajând un miros de pâine coaptă. Deoarece fermierii țin la grânele lor, îi aşteaptă pe *huni* cu furcile.

Pe aerodromuri, personalul din W.A.A.F.S. face curățenie. Fetele nu sunt încă toate echipate cu uniforma albastră-cenuşie şi cascheta plată. Unele au fost îmbrăcate din disponibilitățile intendenței, cu beretă şi bluză. Una dintre ele, mai puțin favorizată, arborează o fustă din satin negru şi pantofi cu tocuri înalte. Jean Mortimer, o fată de douăzeci şi opt de ani, a fost numită sergent. După raiduri, poate fi văzută cum pleacă cu un braț de fanioane. Înaintează singură pe aerodromul devastat. Grațioasă şi sigură de ea, se apleacă deasupra craterelor, descoperă bombele neexplodate şi înfige în pământ câte un mic fanion. Seamănă cu un *caddy*[1] jalonând un teren de golf.

Lordul Beaverbrook a dat un impuls fantastic producției aeronautice. Valorifică orice fel de material. „Colectați oase, vom face din ele clei pentru aviație”. Aflând că un evreu german, Loew, internat într-un lagăr, era specialist în aluminiu, îl eliberă şi-l trimise în celelalte lagăre să recruteze savanți capabili să participe la efortul de război.

Unul dintre piloții americani care conduceau aparatele de la uzină la aerodrom s-a accidentat mortal aterizând cu *Spitfire*-ul pe burtă. La

[1] Copil care poartă bastoanele jucătorului la jocul de golf.

Dornier 17

Bofors

catedrala Sf. Paul, nu departe de bustul lui Washington, a fost aşezată o placă cu inscripția :

„Unui cetățean american mort pentru ca Marea Britanie să poată trăi”.

* * *

Trebuie să existe totuşi un mijloc de a înşela radarele !

Cel puțin aceasta este convingerea locotenentului Lamberty din *Kriegsgeschwader*[2] 76, care la 18 august se hotărăşte să facă un tur deasupra Marii Britanii, zburând la mică înălțime cu *Staffel 9*. La începutul după-amiezii, nouă *Dornier 17* se avântă deasupra Mării Mânecii la o înălțime de treizeci de metri. Semănau cu nişte rechini care înoată cu botul căscat pe fundul mării. Coasta fu depăşită. Trăgând o dâră puternică de aer peste câmp, cele nouă aparate se strecurară între coline, zburară deasupra unui castel la East Grinstead. Era fără îndoială spitalul în care Alan Deere fusese transportat cu trei zile mai înainte. Apoi din nou ogoare, împrejmuiri, şiruri de copaci. Deodată, Biggin Hill !

Pentru servanții *Bofors*-urilor a fost o surpriză totală. *Dornier*-ele s-au ivit într-un vacarm asurzitor şi au început să-şi arunce bombele. Tunurile răspund. Nişte rachete proiectează pe cer mici paraşute, care se deschid ca florile japoneze în apă. De aceste paraşute atârnă cabluri : o grapă ridicată în fața avioanelor agresoare. Lamberty îşi taie o aripă în ele. Un *Dornier* se striveşte la pământ. Un altul al cărui pilot primise un glonț în inimă se învârtca ca un automat în jurul aerodromului.

Având partea stânga cuprinsă de flăcări, Lamberty se hotărî să aterizeze. Temperatura din carlingă devenise insuportabilă. *Dornier*-ul

[2] Escadra de război.

atinse pământul, sări în sus de două ori, de trei ori şi se făcu praf lovindu-se de o împrejmuire. Aripa i se înfipse într-un copac. Un detaşament de *Home Guard* l-a şi luat la ochi. În interior, totul se mistuia. Metalul, ajuns la roşu, se încreţea şi strălucea. Lamberty, prizonier al acestei fierării, se agăţa din răsputeri cu mâinile pentru a ieşi din pârjoi. Nu mai simţea durerea. Ameţit, clătinându-se, păşi pe iarbă. Englezii se şi aflau acolo cu carabina ridicată. Vor trage oare? Lamberty făcu o mişcare : îşi freca mâinile de mânecile hainei lui de zbor. Văzând că-şi lasă acolo fâşii întregi de carne, *guarzii* se dădură înapoi...

În sfârşit, se apropie şi-l iau cu ei, împreună cu un alt camarad tot atât de groaznic ars ca şi el. Se roagă să fie ajutat să-şi ia o ţigară. Unul dintre guarzi îi scormoneşte prin buzunare şi scoate un pachet de ţigări englezeşti, cumpărate de Lamberty la Guernsey. Îi aprinde una; germanul surâde curajos şi se mărgineşte să spună :

— Sunt dezolat căci mă tem că nu voi mai putea zbura un timp.

În clipa aceea, un bubuit sfâşie aerul. Erau *Dornier*-ele din al doilea val, care, escortate de *Messerschmitt*-uri *109*, aruncau sute de bombe pe aerodromurile de la Biggin Hill şi Kenley. Explozia a fost atât de puternică, încât dintr-o singură mişcare militarii din *Home Guard* şi aviatorii răniţi s-au trântit la pământ. Au rămas acolo lipiţi de pământul cutremurat, în timp ce potopul de oţel nimicea la Kenley zece hangare, patru *Hurricane*, patru alte avioane şi avaria multe altele. Punctul de comandă a fost distrus. Când cei doi prizonieri şi paznicii lor se ridicară, drumurile din jurul taberei erau înţesate cu maşini de pompieri. Fumul incendiilor de la Biggin Hill şi Kenley urca spre cer. Acelaşi lucru se petrecea şi la Croydon şi la West Mailing.

Din cele nouă *Dornier 17* ajunse clandestin, fără să fi fost semnalate pe ecranele radarelor, două au fost doborâte. Celelalte au plecat înapoi zburând la firul ierbii, aşa cum au venit. Aveau aspectul

P.O.W.
(Prisonier Of War)

unei grupe de mutilați care căuta să ajungă până la adăpost. Toate fuseseră lovite. Fugeau. Două au fost nevoite să coboare în mare. Echipajele vor fi adunate de vase. Nu mai erau decât cinci ! Zburau deasupra valurilor, la înălțimea stropilor împroşcați de ele. Cât mai repede, coasta! Trei dintre ele încearcă o aterizare întâmplătoare şi, de bine, de rău, reuşesc. Celelalte două ajung până la Cormeille-en-Vexin. Jos, câțiva țărani francezi se bucură văzându-i că revin atât de puțini. Se gândesc :

— Se pare că nu le-a fost de loc moale deasupra Angliei.

Printre cele două avioane salvate figurează şi aparatul înnebunit care se învârtea deasupra lui Biggin Hill. Echipajul smulsese pilotul mort din scaunul lui, şi mecanicul îi luase locul. Pentru primul său zbor, el a reuşit misiunea de a readuce avionul pe aerodrom. A fost decorat cu Crucea de fier.

Sublocotenentul Peter Townsend din escadrila 85 patrula deasupra localității Debden. *Ginger* Lacey, roşcatul din Yorkshire, era şi el în aer cu şapte *Hurricane* din escadrila 501. Au întâlnit cincizeci de bombardiere şi avioane de vânătoare nu departe de Hawkinge. Lupta s-a angajat. Au fost doborâte două *Messerschmitt*-un *110*, însă locotenentul Stoney a fost ucis.

Escadrila 85 a întâlnit inamicul cu puțin înainte de ora 18 la est de Chelmsford, acolo unde pământul se întâlneşte cu marea. O adevărată „Walhalla”! Astfel numesc germanii o importantă formație de bombardiere escortată, precedată şi protejată de sus, de numeroase avioane de vânătoare. În cazul de față era vorba de un grup de *Junker 87* urmat la două mii de picioare mai sus de un grup de *Heinkele 111*. Şi mai sus, pe la cincisprezece mii de picioare, *Junker 88* şi *Messerschmitt 110*, iar deasupra o acoperire din *109*.

Văzând țâşnind aparatele de vânătoare britanice, germanii risipesc

formația „Walhalla”. Townsend, comandantul secțiunii *Red 2*, şi Hemingway, comandantul secțiunii *Blue 2*, descoperă cu propriii lor ochi marele circ în acțiune. O reprezentație demnă de cele mai prestigioase zile ale circului Barnum. *Stukas*-urile se îndreaptă în viteză spre mare, *Junker*-ele *88* şi *Heinkel*-ele încep să ia înălțime pentru a se roti împreună, pe la optsprezece mii de picioare, în sensul invers acelor unui ceasornic. La două mii de picioare mai sus, *Messerschmitt*-urile fac acelaşi joc. Este cu neputință să muşti coada ultimului aparat.

Townsend atacă. Îi plăcea această clipă când forța puțin carcasa şi când viața, dintr-o dată primejduită, căpăta toată savoarea ei. Împroşcă cu rafale de câte trei secunde *Messerschmitt*-ul *110* care trecea în raza lui. Cu un surâs de satisfacție îl văzu cum se prăbuşea în spirală spre mare. În aceeaşi clipă a şi apăsat pe palonier şi a degajat pe stânga.

Hemingway luă urma comandantului lui *Blue 1*, care urmărea un *Ju 88*. Ceilalți comandanți ai secțiunilor *Red*, *Blue*, *Yellow* şi *Green* erau toți în contact cu inimicul. Hemingway părăsi pe *Blue 1* pentru a ataca singur un cerc de *Junkere*. Alte două *Ju 88* răsăriră deodată, aripă lângă aripă, şi-l mitralie. Motorul fu atins. Hemingway simți în carlingă mirosul specific al glicolului, apoi uleiul începu şi el să țâşnească. La cea mai mică scânteie, totul putea lua foc. Nu mai avea timp de gândit. *Hurricane*-ul intrase în vrilă. Hemingway se zbătu să-l redreseze, reuşi acest lucru pe la 7 000 de picioare şi încercă să ajungă la pământ pentru a ateriza, dar deodată motorul luă foc. Mai nimerit era să sară cu paraşuta în mare. Umbrela se deschise, şi Hemingway se pomeni în apă. Deasupra lui încăierarea continua. A fost cules de un vas după o oră şi jumătate.

Revenit a doua zi la Debden, el nota în jurnalul său de bord :

„18 august. Doborât de un *Ju 88*. Sărit cu paraşuta în mare la 12

Dorian G. Gribble

mile de Clacton”.

Bilanțul zilei pentru escadrila 85 : „Au fost doborâte şase *Messerschmit 110*, trei *Messerschmit 109* şi un *Heinkel 111*; mai sunt probabile încă patru aparate, iar alte şase deteriorate. La pasiv : două *Hurricane* doborâte şi un al treilea avariat”.

Nici escadrila 54 nu şi-a pierdut timpul de pomană.. S-a ridicat de patru ori în văzduh, a repurtat paisprezece victorii, fără a avea nici o singură pierdere. Este cel mai frumos scor înregistrat vreodată. Primeşte o telegramă de felicitări din partea înaltului comandament : „Bine jucat, escadrilă 54!” Piloții s-au reîntors la Manston cel făcut praf, care fusese bombardat din nou. Ghinionul acestui aerodrom era că se găsea în drumul escadrilelor germane care se întorceau la cuib. Dacă le mai rămâneau câteva bombe, le aruncau asupra Manston-ului. Acum germanii fuseseră cât pe-aci să surprindă *Spit*-urile în curs de aterizare

Glorios 18 august : şaptezeci şi unu de avioane germane doborâte, față de douăzeci şi şapte din Royal Air Force, însă piloții erau sfârşiți de oboseală. Cu o zi înainte, la popota lui 54 se „explica lovitura”, ca de obicei după nişte lupte îndârjite. Colin Gray îşi povestea isprăvile din după-amiaza aceea. Alan Deere asculta încruntându-şi fruntea.

Privirea îi fusese atrasă de expresia deosebit de epuizata a feței lui George Gribble, care şedea nu departe de el. Obrazul acela se apleca cu o încetineală aproape tragică asupra şuncii cu ouă din farfuria aflată în fața lui. Alan urmărea cu o ureche povestea lui Colin, supraveghind în acelaşi timp aplecarea obrazului lui George. Când nasul fu gata să atingă farfuria, îi făcu un semn lui Gray, care se opri din vorbă.

— Hei, George ! strigă el, George !

Gribble avu o tresărire, ridică capul cât putu mai mult şi aruncă asupra băieților din jur o privire sălbatică :

— Ei bine, ce-i ! i se adresă Colin. Ți s-au dat ouă ca să le

mănânci, nu să-ți bagi botul în ele...

Apoi, în seara zilei de 18, o dată cu beția victoriei, pe umerii piloților se prăvăliră deodată toată oboseala acumulată, toate spaimele învinse. Ei ar fi dat orice să fie trimişi la odihnă chiar numai pentru câteva zile, atât cât să-şi revină puțin şi să plece din nou. Dar nu venise încă momentul.

La Ministerul Aerului erau examinate listele pierderilor suferite între 8 şi 18 august. În zece zile fuseseră ucişi sau dați dispăruți nouăzeci şi patru de piloți şi scoase din luptă în aer două sute patruzeci de aparate, iar la sol treizeci.

La Berlin, Beppo Schmid îşi face calculele. Nu-şi bătea prea mult capul cu pierderile germane, deşi în aceste zece zile ele trebuie să fi atins cifra de circa şapte sute de avioane. Studia numai situația adversarului.

Ca elemente de apreciere, dispunea de comunicatele victoriilor celor trei *Luftflotten* şi de informațiile fragmentare despre deplasările escadrilelor engleze. Din informația glăsuind, de pildă, că 266 trecuse la 9 august de la Wittering la Hornchurch, el deducea că escadrila de la Hornchurch fusese nimicită. Nu ştia că era vorba de o simplă mişcare de rotație şi că la 14 august, escadrila 74 pleca de la Hornchurch la Wittering. Cât despre pierderile engleze, el le cifra la 644 de aparate. Revenind la bazele „Studiului său albastru", ajungea la constatarea că R.A.F.-ul nu mai dispunea decât de 430 de avioane de vânătoare, din care numai 300 puteau fi simultan angajate. În realitate existau aproximativ 650 de aparate.

Care era explicația faptului ca un specialist al informației putea comite o greşeală atât de grosolană? Englezii recunoşteau 270 de aparate distruse, iar germanii afirmau că aceste pierderi se ridicau la 644. După englezi, ei aveau disponibile 650 de aparate, iar dacă țineai

seama de *Abteilung V*, englezii aveau numai 300. În ambele cazuri era vorba de cifre oficiale, comunicate statelor-majore, nefiind în consecință alterate de nici o intenție de propagandă. În plus, mai trebuia semnalat în mod cinstit faptul că bilanțul înaintat de *Fighter Command* către Ministerul Aerului urmărea să determine adoptarea unor hotărâri privind accelerarea recrutării de piloți şi livrarea rapidă de noi aparate, în consecință n-avea rațiune ca raportul să fie optimist. Dimpotrivă, bilanțul lui Schmid, foarte scăzut față de cel al biroului german al operațiilor, avea menirea să demonstreze „că erau pe cale să câştige bătălia pentru Anglia”.

Dar, atât pentru unii cât şi pentru ceilalți, datele de bază erau în mod fatal iluzorii. Englezii aveau posibilitatea să numere epavele care zăceau pe teritoriul lor, germanilor le era uşor să ştie câte din aparatele lor nu s-au mai reîntors la bază, însă în ce priveşte inamicii doborâți, erau nevoiți să ia drept bune rapoartele piloților. Aceştia se înşelau adesea cu bună credință. Au tras, au văzut fum, au fost martorii căderii inamicului spre pământ sau spre mare şi erau convinşi că l-au doborât. În multe cazuri însă, aparatul intra în picaj pentru a întrerupe lupta şi se înapoia la bază.

Pentru a evita împrăştierea patrulelor, piloții englezi aveau ordin să nu urmărească un aparat avariat. Era firesc deci ca ei să-l anunțe „bun” de trecut pe listă, fără a verifica mai departe situația. Se mai întâmpla ca doi sau mai mulți vânători aparținând unor escadrile diferite să tragă în acelaşi avion inamic, care era într-adevăr doborât. Reveniți la baza lor, piloții anunțau fiecare câte o victorie autentică, care însă era pusă la socoteală de mai multe ori. Ofițerul însărcinat cu întocmirea rapoartelor se lupta cu nenumărate dificultăți : pilotul îşi schimba destinația, era doborât, era plecat în operație... Pe scurt, chiar cu cea mai mare bunăvoință din lume, nu puteau fi prezentate tablouri de pierderi şi bilanțuri de victorii matematic sigure. Apoi, propaganda,

Galland

difuzându-le, le deforma „pentru a menține moralul populației”.

„Îmi amintesc – scrie Dowding – ca în august am fost întrebat cu privire la aceste contradicții. Subsecretarul de stat al aerului era neliniştit de efectul produs asupra americanilor de enormele diferențe ce apăreau între comunicatele celor două tabere. Am răspuns că americanii nu vor întârzia să descopere adevărul. Dacă cifrele germane ar fi fost exacte, ei s-ar afla la Londra într-o săptămână. În caz contrar, ei nu vor ajunge acolo”.

Nici piloții nu luau drept bune cifrele comunicatelor oficiale. „Ştiam prea bine că aprecierile erau exagerate – scrie Alan Deere. – în august şi septembrie, piloții cu experiență erau prea obosiți pentru a mai doborî vreun avion, iar cei neexperimentați nu erau capabili de aşa ceva... Atunci cine repurta acele victorii? Afirmațiile unora dintre escadrile nu erau sincere, ştiam acest lucru, însă majoritatea se datorau lipsei de experiență. Mai înainte, în iulie, pe vremea veteranilor de la Dunkerque, aprecierile erau cu mult mai precise”.

Devenise necesar şi urgent de a se pune capăt acestei situații.

Comandanții unităților de vânătoare germane primiră ordin să se prezinte la o convocare a Reichsmarschall-ului.

„Eram destul de demoralizat – relatează Galland – şi totodată mirat şi neliniştit de primirea unei convocări la Karinhall, fastuoasa reşedință a lui Göring. Avea să-mi comunice dizgrația sau să mă consulte numai în calitatea mea de şef al unei escadrile angajate pe frontul Mării Mânecii?”

Gătit în cea mai frumoasă uniformă a lui, cu trabucul în gură, Galland sosi la Berlin. Aici se părea că viața nu se resimte de pe urma războiului. Marea Mânecii e departe, iar lupta de fiecare zi a unui mănunchi de oameni nu era de ajuns pentru a mobiliza spiritele. Reich-ul era amețit de pe urma victoriilor. Galland ajunse cu trenul la

Schorfheide. Se poate să fi călătorit împreună cu Mölders. În orice caz, asul aşilor aviației de vânătoare germane se afla printre participanți. O „somptuoasă limuzină” îi aştepta pe aviatori la gară pentru a-i transporta la Karinhall. În ce dispoziție îl vor găsi oare pe Reichsmarschall? Fără îndoială că vor schimba ştiri între ei şi se vor povesti ultimele bârfeli. Se ştia că, în general, Göring era permanent furios. „După aprecierile mele şi după cifra oficială a victoriilor noastre – afirma el —, aviația de vânătoare engleză n-ar mai trebui să existe”. Cum îi va primi pe piloți?

Werner Mölders

Începând de aici, mărturiile se contrazic. Se poate imagina că Göring i-a frecat mai întâi zdravăn pe comandanții-şefi şi că apoi s-ar fi arătat prietenos cu şefii de escadrile. Celor dintâi le-ar fi recomandat să atace mai curând uzinele de aviație decât „vasul-far de la Dover”. În patru zile, tonul se schimbase. Nu mai era vorba de joaca cu trenul electric. Şeful suprem al Luftwaffe-ului pretinse generalilor săi planuri matur studiate şi le ceru ca în viitor să ştie mai bine de cine se înconjurau. Era sigur că armata aeriană germană era prea tânără pentru a-şi fi putut forma cadrele administrative şi tactice de care avea nevoie. Ea le luase cam la întâmplare din celelalte arme.

Deoarece R.A.F.-ul, vrând-nevrând, mai exista, se impuneau anumite măsuri. În primul rând, nu trebuiau irosite forțele. În acest scop *Stukas*-urile urmau, în mod practic, să fie scoase la pensie fiindcă erau prea vulnerabile şi sufereau pierderi grave, pricinuind moartea a numeroşi piloți. Apoi, nu trebuia să se mai repete raiduri masive ca cele întreprinse la 15 august deasupra Mării Nordului. De fiecare dată când urma să se bombardeze o uzină se va opta pentru raidul de noapte sau, dacă nu, sarcina trebuia încredințată unei formații foarte mici, poate chiar unui avion izolat, putând să se ascundă în nori. *Luftflotte V* să nu mai intre în luptă în timpul zilei, având bazele prea îndepărtate de obiective.

Sir Francis Drake

— Până la noi ordine, hotărî Reichsmarschall-ul, misiunea principală a lui *Luftflotte II* şi *III* va consta în provocarea cât mai multor pierderi posibile aviației de vânătoare inamice. În plus, se va proceda la atacarea instalațiilor de la sol ale bombardierelor duşmane; totul trebuia însă astfel executat, încât să se înlăture orice pierderi evitabile de vieți omeneşti.

Dar *Luftflotte V* ? Göring va ajunge şi la ea.

— Nu mai poate exista vreo limită în alegerea obiectivelor, îmi rezerv doar dreptul de a ordona personal numai bombardarea Londrei şi Liverpool-ului.

În timp ce celelalte *Luftflotten* vor pregăti raidurile nocturne, a *V*-a se va pregăti să efectueze unul asupra Glasgow-ului.

Acum era rândul piloților.

Severitatea părăsi chipul buhăit al mareşalului. După ce şi-a făcut cum trebuie meseria de comandant suprem, putea să-şi ofere bucuria de a-i felicita pe vitejii lui cavaleri. Ei sunt cei care fac războiul, ei dau şi primesc lovituri, sau revin plini de cucuie, cu muşchii fremătând, pentru ca apoi câte o fată rătăcită în patul lor să pună totul la punct, sau nu se mai întorceau de loc. Atunci aveau parte de o Cruce de fier post-mortem. Ce simplu era totul ! Nu-i împărtăşise el oare într-o zi ambasadorului Marii Britanii, sir Nevile Henderson, că :

— Englezii pe care-i admir cel mai mult sunt piratii, ca Francis Drake. Ceilalți s-au „îmblânzit” prea tare.

Göring veni în întâmpinarea luptătorilor săi.

„Spre marea mea uşurare – mărturiseşte Galland —, «dolofanul» era foarte bine dispus”. Remise lui Mölders şi lui Galland „insigna de aur bătută cu diamante, creată de el pentru piloții lui cei mai buni”. După ce-şi satisfăcu astfel gustul de paradă şi atracția pentru bijuterii, îi numi pe cei doi ofițeri în gradul de comandor. Era un act important, deoarece concretiza bine noul impuls pe care Reichsmarschall-ul voia

să-l dea *Luftwaffe*-ului, întinerindu-i cadrele şi punând în posturile de comandă oameni de meserie.

Atmosfera se destinse. Dacă luăm de bune cele spuse de Galland, care era principalul interesat, faimosul episod cu *Spitfire* s-ar fi produs atunci. Toate celelalte surse pretind că el s-a petrecut pe Marea Mânecii, două sau trei zile mai târziu. De partea cui e adevărul? Data în sine interesează puțin, dar anecdota are un ecou psihologic diferit dacă ea a avut drept cadru Karinhall-ul sau frontul. Relatarea pe care o face Galland este atât de precisă, încât cu greu se poate imagina că a inventat-o. Şi apoi, în ce scop? Fără îndoială că, revenind la escadră împreună cu, s-a lăudat cu ea. Deoarece „dolofanul" s-a ivit a doua zi din nou furios, ofițerii prezenți la această vizită suprapun scena din 19 amintirilor lor din 21.

Iată ce scrie Galland :

„Seara, când trebuia să ne urcăm în somptuoasa limuzină care urma să ne ducă la gară, el întrebă ce dorințe avem. Mölders ceru motoare mai puternice pentru *Messerschmitt*-urile noastre. Göring îl bătu amical pe umăr:

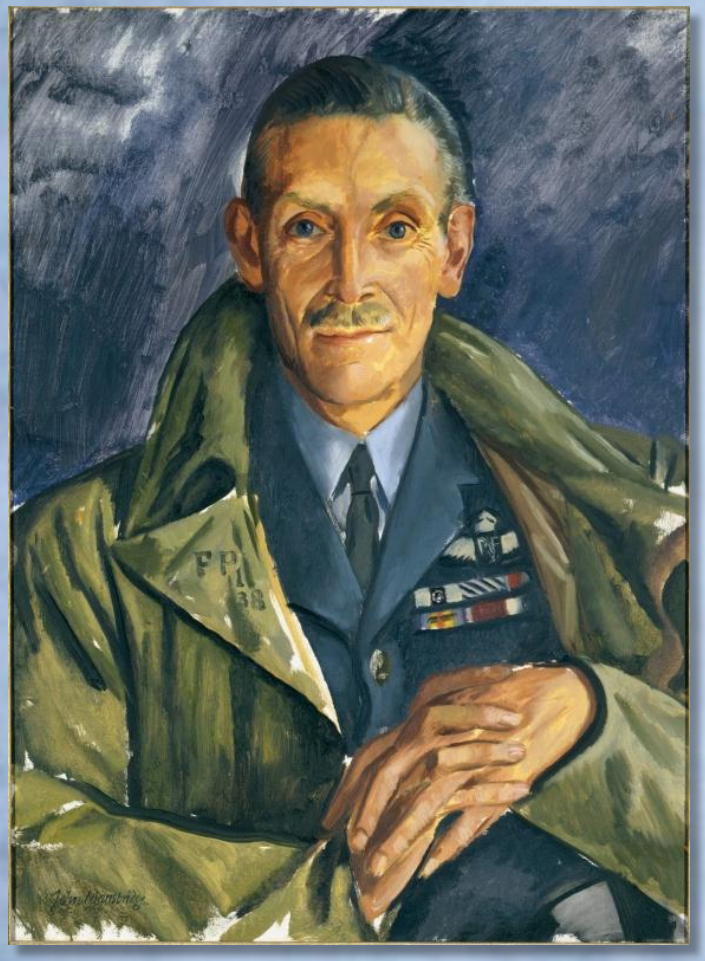
— Le veți avea curând, prietene. Nişte motoare formidabile !

Ne putem imagina scena. Sfârşitul unei seri de vară, vârfurile acoperişurilor poleite de ultimele raze ale soarelui, în timp ce noaptea apropiată a pus deja stăpânire pe pădurile de nepătruns. Pe fațadă, pumnul înmănuşat cu buzduganul ridicat. În curtea cea mare, înecată în trandafiri, maşina lungă, şoferul în poziție de drepți aşteaptă trei siluete cenuşii : ale celor doi piloți, zvelte şi tinere, iar cea a mareşalului, obeză. Göring se întoarce spre Galland :

— Şi dumneata, Galland, care ți-e dorința?

— Dați-ne *Spitfire*, domnule mareşal, şi vom termina repede cu treaba asta!

„În clipa următoare – scrie Galland – mi-am muşcat limba. Era



Air Vice Marshal
Keith Park

însă prea târziu, vorba fusese rostită. Mă aşteptam la o explozie de furie. Dar Göring era prea uluit pentru a reacționa. Se întoarse şi plecă mormăind".

Dacă este exact aşa şi scena s-a desfăşurat într-adevăr acolo, ea capătă o importanță specială. Revenind în locuința lui prea bogată, prea special construită pe dimensiunile lui nemăsurate, Reichsmarschall-ul trebuie să se fi simțit sărac. Fie că mormăise, fie că nu, el ştia că, dacă putuse să le ofere acestor oameni, după placul lui, insigne de aur, nu era în stare să le dea însă armele după care aceştia tânjeau.

Devenind şeful celei mai puternice armate aeriene din lume, Siegfried s-a condamnat singur să nu mai vorbească aceeaşi limbă cu cavalerii săi.

Maşina se îndrepta spre gară. În lumina farurilor, în depărtare, nişte cerbi traversau şoseaua.

Göring rămăsese singur.

La Uxbridge, Air Vice Marshal-ul Keith Park îşi întocmeşte şi el bilanțul. S-ar spune că această bătălie de zece zile a transformat în contabili pe şefii statelor-majore.

Când în cele două tabere generalii redactează instrucțiuni înseamnă că luptătorii sunt obosiți.

Uxbridge, situat la nord de Biggin Hill, posedă un punct de comandă model; este un veritabil submarin, unde şerpuiesc conducte de aer condiționat, o adevărată mățărie de fire telefonice şi un întreg aparataj de fortăreață îngropată. Keith Park îşi are biroul foarte aproape de scara care duce la adăpost – un adăpost care este în acelaşi timp şi un creier. Cu nasul ascuțit, sprâncenele stufoase, buza acoperită de mustața tip R.A.F., model de ofițer superior, Park nu era întotdeauna de acord cu comandanții grupurilor vecine. Această

nepotrivire a durat aproape atât cât şi bătălia şi o vom vedea accentuându-se în toamnă, până în momentul când Dowding, ferm, calm şi rigid, va impune arbitrajul său. Asupra grupului nr. 11 al lui Park s-au abătut cele mai crâncene atacuri. El elabora deci un număr de dispoziții pe care le transmise la 19 august controlorilor săi în „instrucțiunea nr. 4".

Cuvântul general de ordine putea fi cuprins într-o singură formulă : „economie de piloți". La Uxbridge, Park se purta ca un avar, aşa cum făcuse în aceeaşi zi şi Göring la Karinhall. Atât unuia, cât şi celuilalt, amețeala pricinuită de victorii nu le putea ascunde groaznica realitate. Această bătălie, de care depindea, la urma urmei, soarta a milioane de ființe, era o confruntare între specialişti. Triumful sau înfrângerea se afla în mâinile câtorva indivizi – nici măcar trei mii în total – care aveau capacitatea de a se urca în carlinga unui avion de vânătoare şi ştiau, odată aflați în aer, să apese pe trăgaciul unei baterii de mitraliere. Kilogramul de om apt de a face o asemenea treabă deosebită începea să valoreze deodată mai scump decât platina. Era o lecție formidabilă; ea dovedea că vrăjitorii nu puteau face nimic fără eroi. Din fericire, eroii nu erau pe deplin conştienți de aceasta. Metalul lor era făurit dintr-o rămăşiță de copilărie. Se lăsau distrați cu jucării pe care germanii le numeau *Messerschmitt 109*, iar englezii *Spitfire*. „*Spitfire*-ul – scrie Richard Hillary – ne reîntorcea la război aşa cum ar trebui să fie el, dacă totuşi e nevoie ca războiul să existe într-un fel oarecare. El ne readuce la lupta individuală, în care nu depinzi decât de tine însuți, în care porți răspunderea propriei tale sorți". Pentru această putere efemeră, oamenii aceştia erau gata să îndure orice. Surescitați de a se regăsi între ei, asemănători şi necruțători unii față de ceilalți, ei priveau moartea cu un ochi strălucitor. Dar Göring nu mai voia să îngăduie acest lucru, şi nici Park : amândoi îi considerau de neînlocuit.

Să nu căutăm să numim aceasta respect pentru viața omenească.

Dacă fiecare din cele două naţiuni ce se înfruntau ar fi dispus de mii de piloţi de rezervă, ar fi fost de datoria uneia ca şi a celeilalte de a-i consuma în focul luptelor dacă, procedând astfel, ar fi grăbit deznodământul bătăliei şi l-ar fi întors în favoarea sa. Lucrul cel mai rău ce-l poţi face atunci când ai acceptat oroarea unui război şi eşti soldat este de a nu pune totul în mişcare spre a-l câştiga cât mai curând posibil. A-l câştiga înseamnă în fond a-l opri. Dar bătălia aceasta era un război al săracilor !

„Să se înlăture orice pierderi evitabile de vieţi omeneşti", recomanda Göring. „Nu ne putem permite să pierdem piloţi din cauza aterizării lor forţate pe mare", spunea Keith Park. Fiecare din ei se străduia să definească o tactică cât mai puţin costisitoare.

„Obligaţi formaţiile inamice să intre în luptă deasupra uscatului sau la o distanţă potrivită de zbor planat până la coastă : evitaţi urmărirea deasupra mării a avioanelor de recunoaştere sau a micilor formaţii de vânătoare inamice"... Comandantul grupului 11 punea toate atuurile în jocul lui : norii, ajutorul celorlalte grupe, participarea escadrilelor poloneze sau canadiene (iar e vorba de ele), superioritatea numerică locală... Se comporta ca un jucător silit să joace; conştient că-şi angaja ultimele resurse, elimina cu grijă riscurile previzibile.

Fiindcă bombardierele erau un adversar mai puţin periculos, ele trebuiau atacate cu prioritate. Luptele între avioanele de vânătoare deveneau un lux, şi în această gigantică partidă de poker era rândul Luftwaffe-ului să relanseze. R.A.F.-ul nu plătea decât pentru a vedea cartea. Park dorea, de asemenea, ca formaţiile inamice să fie interceptate înainte de a-şi arunca bombele. Era foarte evident acest lucru, însă altă şcoală afirma că era mai bine să le ataci după lansarea bombelor, cu formaţii numeroase, care au avut timp să se constituie, decât să le surprinzi înainte, dar cu efective insuficiente. Fiecare rămânea pe poziţiile sale. În sfârşit, totul trebuia pus la contribuţie

Winston Churchill

pentru a proteja, fie chiar numai cu o patrulă alcătuită din unul sau două avioane de vânătoare, escadrilele care se alimentau la sol, aflându-se astfel într-o gravă stare de vulnerabilitate.

Germanii şi englezii făceau acelaşi joc : nu-şi scoteau aşii de frică să nu le fie tăiați. Vânătoarea, esențialmente ofensivă, devenea o armă fragilă de sticlă.

La 20 august, în Camera Comunelor, Winston Churchill se ridică, rostind cu vocea lui surdă :

„Recunoştința fiecărui cămin din insula noastră, din imperiul nostru şi chiar din lume, cu excepția celor ce sunt vinovați, se îndreaptă către piloții englezi, care, deveniți cutezători prin disproporția forțelor puse față-n față şi neobosiți în luptele lor neîntrerupte şi pline de primejdii, sunt pe cale de a câştiga războiul prin vitejia şi devotamentul lor. ***Niciodată în istoria conflictelor dintre oameni n-a fost contractată o datorie aşa de mare de către un număr atât de mare de oameni față de un altul atât de mic***”.

Şi încheie :

„Toate inimile se dăruiesc acestor piloți de vânătoare, ale căror acțiuni răsunătoare ochii noştri le pot urmări zi de zi”

X. PENTRU CÂTEVA BOMBE...

Nimic nu este atât de folositor pentru a te edifica personal ca deplasarea la fața locului.

La 21 august Göring sosi pe coasta Mării Mânecii. A folosit trenul lui special *Asia* sau poate a venit pe şosea? A apărut oare deodată, însoțit de ofițerii din escortă, la capul Gris-Nez, cartierul general înaintat al lui *Luftflotte II*, sau la capul Blanc-Nez, la Fink? Şi aici documentele se contrazic. Unele arată că Milch, Kesselring, Sperrle şi Lorzer l-au întâmpinat pe Reichsmarschall însoțit de Wenniger, fostul ataşat al aerului la Londra. Lucrurile s-ar fi petrecut la capul Gris-Nez. Altele vorbesc de Johannes Fink şi de Paul Weitkus, la capul Blanc-Nez. Cele două posturi de observație fiind despărțite numai prin vreo zece kilometri, nimic nu ne opreşte să credem că şeful suprem al Luftwaffe-ului s-a dus succesiv la amândouă. Un lucru este cert : era furios.

Comandanții-şefi surprinşi pe aerodromuri seamănă puțin cu nişte şcolari pe care cineva i-a deranjat în timpul vacanței. Şi-au făcut obiceiuri, au adoptat tradiții; se simt foarte departe de ochiul stăpânului şi, fără să-şi dea seama, îşi dau aere de proconsuli. Căpcăunul se ivise însă, sever, nervos, posac. Îşi pusese cascheta de vară a Luftwaffe-ului, cu calota albă. O cureluşă îi încingea bărbia, Crucea de fier atârna între reverele gulerului său de uniformă; un binoclu prins de o curea de piele i se odihnea pe pântece. Toată

Generaloberst
Hans Jeschonnek

Falezele de la Dover

persoana lui se sprijinea, țeapănă pe sabie. Kesselring, neliniştit, căpătă figura lui asiatică din zilele rele. Lörzer se străduia să afişeze o dezinvoltură pe care însă n-o încerca.

Göring urla. Această bătălie pentru Anglia, el voia s-o câştige. Când a fost dezlănțuită, toată lumea susținea că victoria va fi obținută în câteva zile. Unii deplângeau chiar faptul că nu se pornise atacul mai devreme. Şi acum? Se apucaseră oare să-i dea dreptate generalului Felmy, care, în urmă cu doi ani, afirmase că Luftwaffe ar fi incapabilă de a duce cu bine la capăt această misiune? Göring tunase încă atunci:

— N-am cerut un studiu care să înşire diferitele noastre posibilități şi să stabilească slăbiciunile noastre. Pe astea le cunosc eu mai bine ca oricine.

Jeschonnek se indignase :

— Dacă Göring ar trimite împotriva Angliei toate escadrilele din Luftwaffe, cerul Londrei s-ar întuneca.

Atunci, unde erau acele escadrile? Göring, el, se afla acolo. Şi pe cine avea în fața lui? Nişte paiațe pe care le îmbrăcase în uniforme prea somptuoase, care se ținuseră prea mult de fustele femeilor şi se deprinseseră atât de mult cu o viață uşoară, încât acum tremurau la gândul de a o pierde. Şi apoi toată lumea mințea. Inginerii, tehnicienii, ofițerii superiori. Reichsmarschall-ul era tratat ca un bolnav căruia nimeni nu îndrăzneşte să-i spună adevărul. Ei bine, vom vedea !

Ce mai aşteaptă ei pentru a acționa? Marca Britanie se află acolo, drept în față. Generalii, imitându-l pe mareşal, îşi potriveau binoclurile. Erau acolo toți, înşirați, cu fețele biciuite de aerul sărat, privind falezele de la Dover.

Dincolo, operatorii stației radar nici nu bănuiau măcar că creierii Luftwaffe-ului sunt ocupați cu contemplarea pilonilor lor. Ce minunată țintă ar fi ei pentru o vedetă rapidă care s-ar distra să

Galland

Spitfire

străbată în viteză canalul!

Mareşalul, după ce a dat cu glas răspicat câteva ordine şi portierele maşinilor au fost trântite cu zgomot, a plecat. Se pare că nu vederea antenelor de radar l-a îndemnat să „modifice ordinele prin care, la 15 august, hotărâse încetarea oricărui atac împotriva acestor instalații". Iată-l acum la capul Blanc-Nez.

Este aşteptat în poziție de drepți. În jur, decor de război : cazemate, plase de camuflaj, tunuri, instalații de reperaj. Era o vreme urâtă. „Înnorat, cu ploi locale", preciza serviciul de meteorologie. Departe de a se calma, se părea că proasta dispoziție a lui Göring sporise. Deoarece aceia care purtau vina pentru indispoziția lui se aflau acolo, stoici sub biciuirea ploii, le va spune el ce crede despre purtarea lor. Sunt nişte laşi, nişte incapabili, nu sunt buni de nimic! „Răgea ca un taur", povesteşte un martor. Galland era de față. Cunoştea muzica. Probabil că, făcându-se că priveşte înainte, avea un zâmbet ascuns, abia perceptibil. „În vremea aceea – scrie el —, Göring venise să ne inspecteze şi ne-a înjurat mai bine de o oră". Weitkus, al cărui chip avea totdeauna o expresie ironică, tăcea şi el. Fink încasa, ca un bun curățitor de canale ce era.

— Aveți cel mai bun avion de vânătoare din lume – striga Göring —, ce vă mai trebuie?

Se pare că atunci – şi trebuie admis că replica pica la momentul potrivit – Galland ar fi răspuns :

— Nişte *Spitfire*, domnule Reichsmarschall.

Göring s-ar fi „schimonosit îngrozitor" şi ar fi plecat brusc, fără să mai răspundă ceva.

Ei bine, noi ne-am făcut o părere despre această anecdotă : ea sună fals, cel puțin în ceea ce priveşte epilogul. Cel mai mărunt sergent-major are de istorisit o poveste în care „a închis gura" căpitanului şi aproape toți casierii de bancă din lume au avut prilejul,

Air Marshal
Sir Arthur Travers Harris

Lysander

cel puțin o dată în viața lor, de a-l împiedica pe directorul general să comită o greşeală ireparabilă; acolo însă, în fața trupelor şi a unui Göring dezlănțuit, e greu de crezut că Galland a încercat să-şi ridiculizeze şeful.

De altfel, el nici nu pretinde acest lucru.

Ceilalți, care n-au spus nimic, îl afirmă.

S-ar spune că şi meteorologia e potrivnică. Göring şi-a convocat generalii la Karinhall la 19 august, iar Keith Park a lansat la aceeaşi dată „instrucțiunea nr. 4"; la 20 august Churchill a rostit discursul său, iar la 21 Göring a efectuat inspecția sa fulger pe litoral. În tot timpul acestor zile, ca şi în acelea din 22 şi 23, comunicatele anunțau : „timp în general noros".

Ploaia din august acordase un răgaz oamenilor, obosiți de atâtea lupte. În cinci zile aviația britanică a distrus treizeci şi două de aparate germane şi a pierdut unsprezece. La 22 august, Air Marshal Harris obținu, în cursul unei şedințe ținute la Ministerul Aerului, douăsprezece *Lysander-e* pentru a organiza salvarea de pe mare a echipajelor doborâte.

În Franța, germanii îşi pregătesc ofensiva. *Messerschmitt*-urile *109* din *Luftflotte III* sunt puse sub comanda generalului Lörzer şi incluse în *Luftflotte II*. Pas-de-Calais deveni o versiune modernă a faimosului pistol îndreptat spre inima Angliei.

Generalul Richthofen nota în jurnalul său, în urma diferitelor intervenții ale lui Göring :

„Trebuie să ne dublăm energia şi să folosim alte metode împotriva Marii Britanii".

La 24 august, în sfârşit, meteorologia anunță timp frumos şi senin în sud.

General Franz Halder

Începea o fază hotărâtoare a bătăliei pentru Anglia. Din cauza atâtor instrucțiuni felurite emise şi a luptelor îndârjite, beligeranții uitaseră în cele din urmă pentru ce se băteau. Operația Seelöwe nu era pomenită în nici un raport. Totuşi, despre ea era vorba. Reamintiți-vă : „Dați-mi numai cinci zile de timp frumos...” cerea Göring abia în urmă cu o lună. Acum le avea. Va distruge, în sfârşit, R.A.F.-ul, permițând astfel invadarea Marii Britanii?

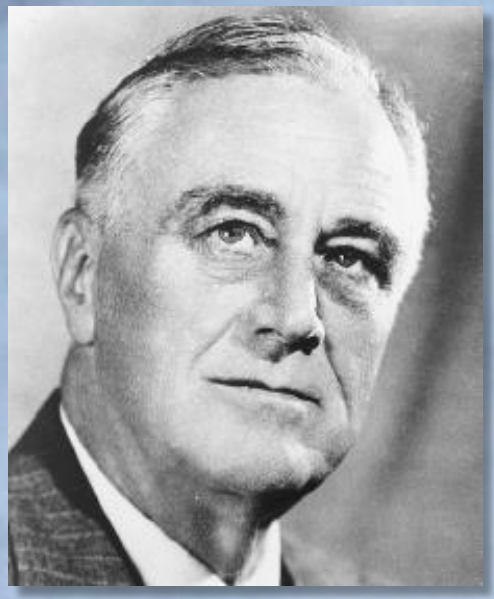
La Berlin, Halder şi-a exprimat deja rezervele cele mai serioase cu privire la şansele de succes ale unei asemenea operații : „Resping categoric propunerile şefului de stat-major al marinei. Nu e vorba, aşa cum sugerează dânsul, să debarcăm pe un front îngust... ar fi ca şi cum am trece trupele prin maşina de tocat carne!”

Cu toate aceste rezerve, problema era simplă : germanii vor reuşi oare să nimicească Royal Air Force într-un timp scurt, pentru a se putea avea în vedere o debarcare înainte de sfârşitul verii? în acest scop, trebuiau date, şi numaidecât, lovituri decisive *Fighter Command*-ului şi distruse aerodromurile sale din jurul Londrei. Numai astfel aparatele de vânătoare vor ieşi la iveală şi se va putea, în sfârşit, „frânge gâtul aviației britanice”.

Se părea, într-adevăr, că statul-major al Luftwaffe-ului nu avusese până atunci suficientă îndrăzneală. Grijuliu să-şi apere bombardierele, dăduse vânătoarei, după cum ne amintim, consemne de prudență : faimosul „câine în lanț” al lui Galland. În cealaltă tabără, Keith Park spusese, de altfel, în esență, următoarele piloților de pe *Spitfire* :

— Nu vă cer să doborâți *Messerschmitt*-uri *109*, ci să le izolați de *Heinkele* şi de *Junkere*. Atunci *Hurrican*-ele. se vor putea ocupa de bombardiere.

Lupta aceasta între zgârciți va costa foarte scump, iar distrugerile de pe sol vor fi îngrozitoare. Oricât ar fi fost de discutată tactica lui



Franklin D. Roosevelt

dog fight

Park – Leigh-Mallory fiind partizanul ofensivei —, ea se explica totuşi prin faptul că el era cel asediat. La prima vedere, tactica germanilor nu părea justificată. N-aveau oare ei nevoia imperioasă de a acționa repede? Dacă invazia nu se producea până la finele lunii septembrie, condițiile meteorologice nefavorabile i-ar fi constrâns să o mai amâne cu şase luni. Până atunci câte nu se puteau întâmpla? S-ar fi putut ca Roosevelt să termine de pescuit țipari şi exista riscul ca America să se trezească. Deci, dispunând de o superioritate numerică incontestabilă, angajând o partidă hotărâtoare pentru soarta ei, Germania ar fi putut căuta „lovitura decisivă". În acest joc, aparent lipsit de rațiune, ea putea fi câştigătoare.

În realitate, lucrurile nu erau chiar atât de simple. E suficient să schimbi un singur element pentru a observa amploarea consecințelor. De pildă, dacă se hotărăşte pătrunderea mai adâncă în teritoriul Marii Britanii şi distrugerea cuibului de viespi pe care-l reprezintă acumularea de aerodromuri din jurul Londrei. Ar fi fost o abordare a miezului problemei. Inconvenientele ce ar fi decurs erau importante mai ales pentru *Messerschmitt 109*. A le trimite prea departe, împingându-le spre limita razei lor de acțiune, însemna a le face mai vulnerabile. În consecință, nu mai putea fi vorba de a dezorienta la ducere adversarul, prin schimbări de direcție; trebuia zburat spre ținte. Iar în timpul încleştării, pilotul ar fi avut doi duşmani. *Spit*-ul şi propriul lui carburant. Te lupți prost privind cu un ochi la nivelul de benzina. Iar la reîntoarcere, dacă *dog fight*-ul a fost mai lung, nimeni nu te putea asigura că nu vei fi obligat să cobori pe dune sau pe mare. Lucrul acesta avea să se întâmple destul de des. Colonelul Viek cita cazul unei formații de două sute cincizeci de aparate de vânătoare, din care n-au putut reveni la baze decât optzeci. „Din pricina insuficienței razei de acțiune a vânătoarei noastre – scrie Galland —, câmpul de luptă aerian nu acoperea nici o zecime din suprafața insulelor

britanice. În celelalte nouă zecimi, R.A.F.-ul putea deci, în toată liniştea, să construiască aparate, să formeze piloți, să-şi constituie rezerve, pe care să le arunce la momentul oportun pe teatrul îngust al operațiilor”.

Tabloul situației celor doi adversari era puțin simplificat, dar cu un fond de adevăr. La Bentley Priory, Dowding nu pierduse niciodată din vedere acest lucru.

În această lună hotărâtoare a lui august 1940, Anglia continua să rămână o insulă.

Manston

Manston, cel făcut praf, primise lovitura de grație.

Construcțiile îi erau distruse, liniile telefonice tăiate, pista semăna cu un peisaj lunar. Nu mai era decât o fantomă.

Ramsgate, aflat în vecinătate, fusese şi el pedepsit din pricina apropierii sale de aerodromul blestemat. Pe malul mării, un şir de vile, luate la rând, sunt dărâmate ca nişte castele din cărți de joc.

Fighter Command-ul şterge Manston-ul de pe lista bazelor sale. Când va fi reconstruit, nu va mai juca decât rolul de aerodrom de ajutor. Se zice că Churchill, aflând ştirea, ar fi spus :

— Ruşinea de la Manston nu se va mai repeta niciodată.

Hurricane

North Weald.

Escadrila 151 de *Hurricane* decolă imediat ce se anunță că o importantă formație inamică se îndrepta spre aerodrom.

În aer, lupta cu bombardierele este imposibilă. Avioanele *109* foiesc, şi împotriva lor *Hurricane*-le nu pot face față. În timp ce se băteau ca turbații, piloții aruncară o privire spre aerodromul lor, unde *Dornier*-ele şi *Heinkel*-ele făceau ravagii. Totul era învăluit în fum, iar aerodromul nu mai era de recunoscut. „Partea din sud, unde se găseau hangarele, şi-a schimbat complet aspectul. Nu mai rămăsese

nimic din ea”.

După ce lupta luă sfârşit, controlul de la sol trimise un avertisment escadrilei, care se pregătea să aterizeze :

„Atenție, în timpul aterizării, la cratere şi la bombele încă neexplodate!”

La Manston cel făcut praf, trei electricieni se încăpățânau să repare câteva din cele două sute patruzeci şi opt de circuite tăiate. Nu departe de ei, zăceau nişte bombe enorme pe jumătate îngropate. Ele puteau exploda în fiecare clipă. Cei trei oameni lucrau.

Nu voiau să ştie că Manston murise.

Crichet

În cursul alarmelor de după-amiază se produse un eveniment fără precedent : pentru prima dată în istoria crichetului a fost întrerupt un meci. Sacrilegiul s-a produs pe stadionul din Lord's. La sunetul sirenelor, jucătorii au părăsit docil terenul, iar spectatorii i-au imitat cu regret. Unul singur rămase la locul lui. Înfăşurat într-o enormă mantie roşie, el stătea netulburat – ca şi *Chelsea*[1]. Nu se temea că „terenul se va prăbuşi între portițe” şi nu voia cu nici un preț să scape jocul lui *Scotch's Guards*, căci acum era rândul lor să bată...

Chestiunea era gravă. Această partidă întreruptă dovedea că blestemații de nemți puteau face chiar mai mult decât să invadeze Anglia, puteau să-i tulbure obiceiurile.

În timp ce la Londra, în Regent's Park, se desfăşura o reprezentație cu „Visul unei nopți de vară”, capitala cunoştea a unsprezecea, a douăsprezecea şi a treisprezecea alarmă aeriană.

Apoi, veni noaptea.

Ea mişuna de avioane.

[1] Cartier al Londrei.

JOHN MILTON
Statuie la Cripplegate, Londra

Gotha

O sută şaptezeci de bombardiere germane se îndreptau spre Northumberland, Kent şi Lancashire. Au fost aruncate bombe la Rochester şi Kingston, în imediata vecinătate a Londrei.

Şi mai rău însă. Piloții inamici având ca obiective docurile petroliere de la Thameshaven, şi-au aruncat încărcătura asupra *City*[2]-ului. Una dintre ele a atins St-Giles la Cripplegate, o alta a suflat statuia lui Milton şi a aruncat-o la picioarele piedestalului ei. De la raidurile efectuate de *Gotha*-uri în 1918, pământul Londrei se cutremura pentru prima oară sub exploziile bombelor.

Faptul ca atare este de minimă importanță. Se pare într-adevăr că se datora unei greşeli de navigație şi că stricăciunile produse de bombardament erau neînsemnate. Cu toate acestea, consecințele erau grave. În noaptea de 24 spre 25 august, germanii au depăşit o treaptă hotărâtoare în „escalada" pe care o întreprinseseră. Până atunci, Luftflotte nu primiseră autorizația să atace Londra. În cursul şedințelor sale cu statul-major, Göring ceruse numai pregătirea unor raiduri asupra oraşelor Londra, Liverpool şi Glasgow. Nu dăduse încă „semnalul verde" pentru a fi dezlănțuite. Bombardierele au făcut oare un raport sincer al operației executate de ele? Ceea ce s-a aflat despre interogatoriile luate la revenirea din operațiile de noapte lăsa să se presupună că ele au fost severe. Maiorul Horst Quednau, comandantul unui *Heinkel 111*, având-şi baza mai întâi la Avord, apoi aproape de Rennes, şi membru al lui K.G. 27, raporta : „Am auzit echipaje spunând : raidul a mers destul de bine, dar interogatoriul..."

Fiecare om a rămas aproape o jumătate de oră în fața şefului de grup. Era singur cu el. Fu întrebat despre metodele de interceptare a duşmanului, despre fasciculele de raze ale reflectoarelor, despre comunicațiile în fonie etc. Cea mai mare parte a discuției s-a purtat

[2] Cartierul comercial din Londra.

Horst Quednau

Handley Page HP.52 Hampden

însă în legătură cu precizia şi eficacitatea bombardamentului în sine.

„Pe vremea aceea – mărturiseşte Horst Quednau – nu aveam voie să atacăm alte obiective decât cele militare”.

Cum au scăpat în noaptea aceea echipajele care greşiseră? Au putut răspunde la întrebările ce li s-au pus?

„A nu fi în stare să o faci însemna să capeți o sancțiune – afirma Horst Quednau. – Astfel, pentru a-şi salva «pielea», am văzut pe numeroşi aviatori făcând rapoarte false, asupra cărora se înțeleseseră în prealabil cu toții”.

Cu alte cuvinte, înaltul comandament al Luftwaffe-ului a ştiut oare în dimineața de 25 că Londra fusese bombardată cu totul fără voia lui? Nu exista nici un dubiu ca da. Un document german ne permite azi să facem dovada. Iată-l *in extenso*[3] :

„Maiorul Iosef Knoble îşi aminteşte foarte bine de telegrama lui Göring care sosise a doua zi dimineața, devreme, şi era adresată tuturor grupurilor ce luptaseră în cursul nopții : Trebuie neapărat indicate echipajele care au aruncat bombe în perimetrul Londrei. Înaltul comandament al Luftwaffe-ului îşi asumă singur sarcina de a pedepsi pe comandanții respectivi şi de a-i transfera la infanterie”.

Birchman Newton.

La căderea nopții din 25 august.

Comandantul de escadrilă Oxley, în fruntea a optzeci şi unu de *Hampden*, bombardiere bimotoare, se pregăteşte să decoleze. Pleca spre Berlin. Obiectivul oficial : uzinele Siemens-Halske.

Întâmplarea va fi povestită în amănunțime în ziarul „Times” din ziua de marți 27. Unul din piloții lui Oxley povesti raidul. Nu se arăta de loc stânjenit băiatul; era chiar foarte britanic. Citindu-l, ai fi spus

[3] *Angriffshöhe* 4 000 (Cajus Bekker).

Berlin

că începând din septembrie 1939 se mergea la Berlin aşa cum se merge la regatele de la Henley. În martie 1940, bombardierele au fost acolo de cinci ori. Povestitorul se găsea la a douăzeci şi cincea călătorie a sa. Într-un fel, era un specialist al expresului Londra-Berlin !

„Până-n prezent ne-am mulțumit să aruncăm manifeste. Când am fost chemați la instructaj şi am aflat că e vorba de Berlin, satisfacția a fost generală, cu toate că mai credeam că vom merge tot pentru aruncarea blestematelor alea de petice de hârtie. În aşteptarea plecării am îmbucat câte ceva. Timpul era perfect : nori peste tot. Decolăm. Intrăm în straturile de vată şi nu mai ieşim din ele. De-abia dacă am mai zărit solul la trei scurte intervale, prin câte o spărtură de nori. Germanii, desigur, nu dormeau. Puteai crede că ne aşteptau. Antiaeriana trăgea tare pe două treimi din parcurs, în două rânduri am fost nevoit să înclin manşa, cu lovituri de picior, pentru a evita obuzele.

Deasupra Berlinului era un adevărat bâlci : peste tot reflectoare şi tunuri care lătrau ca nişte căței. Ne-am învârtit timp de o jumătate de oră pentru a găsi o gaură. În cele din urmă am găsit una. Nu prea mare lucru, o mică crăpătură în nori. Ne-am strecurat prin ea, înghesuindu-ne ca la uşa unei cârciumi. Luna lumina un lac şi am văzut limpede joncțiunea străzii principale... un bulevard mare ca pe harta detaliată... Lacul, încrucişarea... ajunsesem”.

Oxley era mult mai puțin categoric. A coborât până la 1 500 de metri fără a putea repera obiectivul. Nici la două sute de metri nu se putea vedea ceva. Apoi povestitorul pune lucrurile la punct :

„Eram plin de zel, dar nu până într-atât. Fireşte că m-aş fi putut întoarce cu bombele la mine, *dar am preferat să le arunc asupra Berlinului*”.

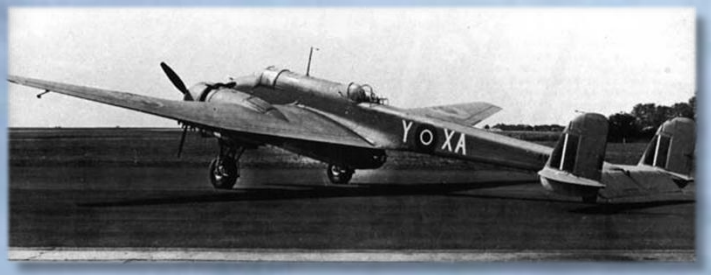
Am subliniat fraza intenționat. Dacă Berlinul a fost bombardat în noaptea aceea pentru prima dată, fără a se ataca vreun obiectiv

militar, aceasta s-a întâmplat pentru că obiectivul n-a putut fi reperat, iar comandantul escadrilei (lucru de înțeles) nu voia să se întoarcă acasă plin de bombe. De altfel, mai multe aparate care nu se descotorosiseră de încărcătura lor vor dispărea la întoarcere în Marea Mânecii şi nu vor mai fi regăsite. Nimic nu ne poate împiedica să ne gândim că, în ajun, cele câteva bombardiere rătăcite deasupra Londrei, au avut şi ele acelaşi reflex când s-au uşurat de bombele lor. Dacă aşa stăteau lucrurile, cele două capitale aliate în război care nu fuseseră violate până atunci au fost bombardate în interval de douăzeci şi patru de ore din lipsa unei soluții mai bune. Iată de ce oamenii de stat pot elabora oricâte planuri subtile, pot ține îndelung în cumpănă pacea şi războiul şi să fie totuşi în neputință de a dicta evenimentele atâta vreme cât îi lasă pe militari să se joace cu chibriturile.

Pilotul chestionat de „Times” îşi continuă povestirea :

„Se trăgea de peste tot! Ne-am adunat mințile şi am lăcut un mic ocol atât cât să ne putem plasa pe axa obiectivului. Apoi am aruncat bombele. Antiaeriana trăgea de zor şi ne-au scuturat al dracului în timp ce luam din nou înălțime. Ajunşi sus, am întors capul şi am mai apucat să vedem un imens incendiu... norii pe care i-am străbătui îl transformau într-un foc de artificii. Apoi n-am mai zărit nimic”.

Flak 88mm



Hampden

Oxley a avut neplăceri la întoarcere. În apropierea coastelor engleze l-a lăsat unul dintre motoare. Continuă să zboare cu al doilea, care se bloca la rândul lui. Din fericire, comandantul escadrilei se afla deasupra Leaconfield-ului. A aterizat acolo în zbor planat. Prima persoană pe care a văzut-o fu controlorul, care-l înjură pentru că nu-şi condusese *Hampden*-ul până la hangar. Cum respectivul era un polonez cumsecade cu un accent îngrozitor, explicația nu dădu nici un rezultat. Exasperat că nu-l putea face să priceapă că amândouă

motoarele lui erau defecte, Oxley îi strigă :

— Dacă vrei să-l duci până acolo, descurcă-te singur, eu sunt absolut incapabil.

Apoi îi întoarse spatele.

Mai trebuia să-şi facă raportul şi cădea de somn. Se ridicau zorile lui 26 august 1940.

Göring – *„ Meier”*

Nimic nu mai putea fi schimbat.

Londra a fost bombardată fără rost la 24 august, iar Berlinul la 25... Aceste două raiduri ineficace vor precipita lucrurile. Churchill a ordonat oare raidul din 25 ca represalii pentru cel din 24? „Times” din 28 august pretindea contrarul, dar ne aflam în război, şi grija de a-ți face simțit dreptul prevala asupra dragostei de adevăr. „R.A.F.-ul a atacat obiective militare precise şi stabilite cu multă vreme înainte”. Se pare totuşi că Churchill s-a purtat ca un jucător. Un bombardament asupra Londrei, chiar accidental, nu era providențial pentru el? Nu corespundea oare dorinței sale atunci când la Chequers striga cu pumnul ridicat spre cer :

— Nu mai sosesc odată !

Marea Britanie nu putea câştiga singură acest război. Churchill ştia acest lucru. Dorea din răsputeri să-i împingă şi pe americani. Fusese dislocată statuia lui Milton? Înainte ca ea să fi fost pusă la loc pe soclu trebuiau aruncate trei bombe asupra Berlinului. Un incident poate fi transformat într-un eveniment, iar o stângăcie a adversarului – într-un act politic. Primul ministru ordonă raidul potriva avizului unanim al statului-major al R.A.F.-ului.

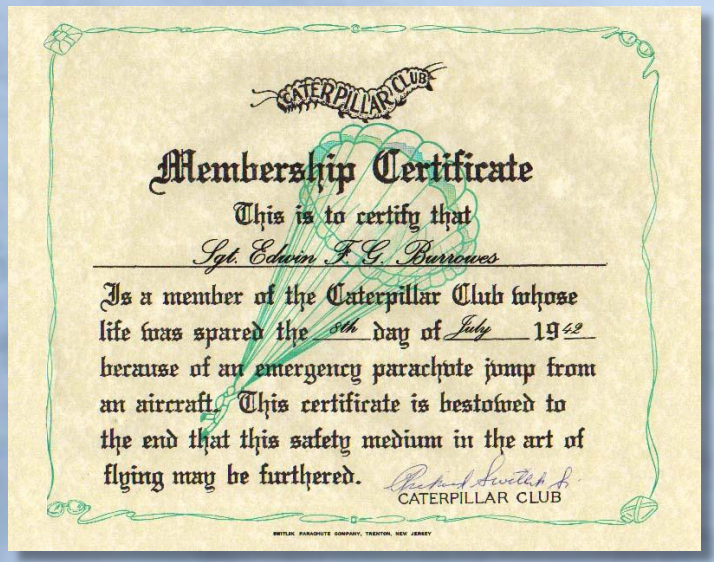
Orgoliul german părea sincer lezat. N-a afirmat o Göring într-o zi : „Dacă un singur bombardier englez ajunge la Berlin, sunt întru totul de acord să mi se spună Meier !” ?

Nu există nici o îndoială că un stupid raid aproape fără

importanță, datorită întâmplării şi fatalității va determina pe germani să se înverşuneze împotriva oraşelor, să dărâme în mod inutil case, în timp ce singura 1or şansă de a câştiga bătălia pentru Anglia ar fi fost continuarea efortului lor necruțător împotriva aerodromurilor, a uzinelor de aviație şi a R.A.F.-ului însuşi...

Dar aceasta este o altă poveste.

France libre



Caterpillar Club

XI. LUPTE CÂINESTI

„Apăsând pe un buton, dezlănțui infernul !”, exclamă René Mouchotte, care se aşeza pentru prima oară la comenzile unui *Hurricane*.

În după-amiaza zilei de 26 august, cele douăsprezece *Hurricane* ale escadrilei 85 au interceptat, nu departe de Eastchurch, o formație de cincisprezece *Dornier*. Bombardierele erau protejate de treizeci de *Messerschmitt*-uri *109*, care le vegheau de la înălțimea de 10 000 de picioare. Potrivit ordinelor primite, *Hurricane*-le se reped asupra *Dornier*-elor şi doboară trei, din care unul s-a desfăcut bucată cu bucată în timpul căderii. Pilotul îl redresa totuşi şi reuşi să aterizeze în mod uluitor într-un câmp. La luptă au participat Townsend, Hemingway şi alți câțiva.

După această frumoasă lovitură, Hemingway se hotărî să se ridice mai sus, ca să atace *Messerschmitt*-uri. Dar o păți. O rafală îi găuri carlinga, îi perforă motorul, care curând se înroşi ca para. Hemingway începuse să fie obişnuit cu de-al de astea. Îşi desfăcu hamurile care-l legau de scaun, debranşă țeava de oxigen şi dădu la o parte cupola carlingii. El, cel puțin, era sigur că nu i se va contesta dreptul de a intra în *Caterpillar Club*. Pentru a treia oară (de două ori în opt zile) se arunca peste bordul avionului.

Atârnat de paraşută, avu timp să se uite la camuflajul *Dornier*-elor şi să-şi dea seama că nu mai era acelaşi. Suprafața inferioară a aripilor era de un albastru ca cerul, afară de unul, probabil o pasăre de noapte, care nu avusese timp să-şi schimbe toaleta şi era încă

Johnny Johnson

negru de funingine. Capul liniei; ajunsese. Hemingway se bălăcea într-o baltă aproape de Pitsea. Revenit pe aerodrom, notă flegmatic în jurnalul său de bord :

„26 august. Doborât în flăcări de un *Me 109*".

Ghinionist *Hurricane* nr. 3 966! Hemingway îl căpătase abia în urmă cu două zile!

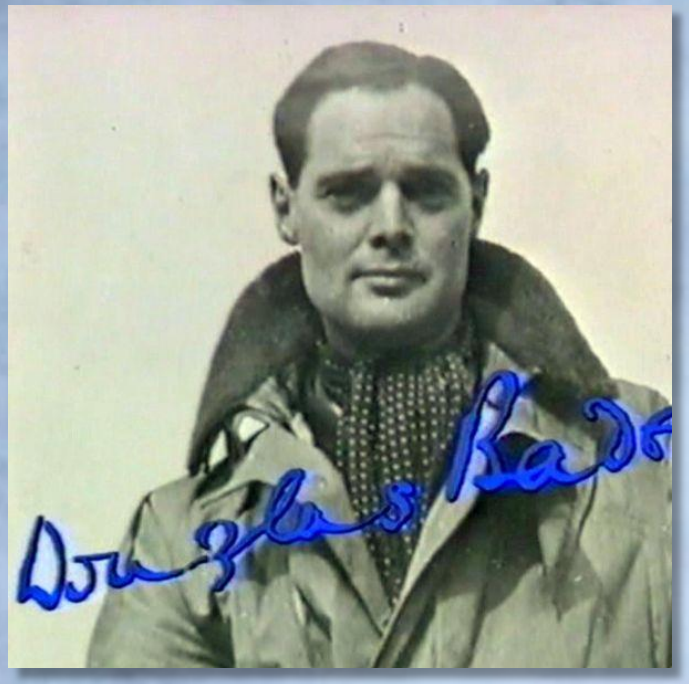
„Spre sfârşitul lunii august – scrie pilotul Johnny Johnson —, pe când mă aflam la antrenament la Hawarden am fost convocat la biroul subofițerilor şi mi s-a dat ordinul să plec la escadrila 19 la Duxford, în apropiere de Cambridge".

Johnson avea „în totul" 205 ore de zbor. Fusese folosit în ultimul timp, împreună cu mai mulți alții, la experimentarea *Spit*-urilor echipate cu două tunuri, în loc de cele opt mitraliere tradiționale. Era o metodă ca oricare alta de a face față *Messerschmitt*-urilor *109* înarmate de la caz la caz cu mitraliere sau cu un tun. Nu arătase Beppo Schmid, în „Studiul său albastru", că avioanele de vânătoare engleze erau inferioare *Messerschmitt*-urilor *109* „prin faptul că nu erau încă înarmate cu tunuri"? în orice caz, rezultatele păreau dezastruoase, şi *Fighter Command*-ul renunțase provizoriu la încercări.

Johnson zburase douăzeci şi trei de ore pe *Spitfire*. „Prima dată când am pilotat un *Spit* – povestea el – mi-a rămas adânc întipărită în memorie!... M-am urcat în carlingă şi, fiind destul de voinic, am avut impresia că sunt strivit de strâmtoarea lui. Când m-am aşezat pe paraşută, brațele-mi atârnau greoaie de o parte şi de cealaltă a carlingii.

— Nu-i puțin cam îngust la umeri pentru mine?

— Ai să te obişnuieşti repede, a replicat instructorul. Este surprinzător cât de mic poți deveni atunci când ai în coadă pe una din acele brute cu botul galben! Vei vedea cum ai să ții atunci capul



Douglas Bader

ascuns! Şi ai să ai şi gâtul înțepenit tot privind înapoi. Dacă nu, multă vreme nu rezişti!”

Johnson sosi deci la Duxford, adică la extremitatea sudică a sectorului ce ținea de grupul 12, aproape de linia unde începe sectorul 11. Acolo aterizează adesea patrule ale escadrilei 242, staționată mai la nord, la Coltishall. Majoritatea piloților din 242 sunt canadieni şi au în fruntea lor pe wing-commander Douglas Bader. Dacă în urmă cu nouă ani acesta şi-a pierdut ambele picioare la bordul unui *Bristol* „Bulldog”, el şi-a păstrat în schimb întreaga autoritate, îşi exprima păreri categorice despre valoarea tactică a celor mai multe dintre avioanele de vânătoare. Una din „marotele” lui era ideea de a înlocui formația în VIC (V-ul clasic), printr-o *pereche*, o formație de două avioane zburând unul lângă altul cu un uşor decalaj între ele. Avionul din frunte se ocupa de descoperirea inamicului, iar celălalt de acoperirea comandantului lui. Aceste *perechi* erau ca verigile unui lănțişor. Puteau fi înşirate la rând ori câte voiai. Germanii adoptaseră această formație la îndemnul lui Mölders, asul aşilor lor. Ei o foloseau simultan cu obişnuitul lor *Kette*. În decursul luptelor, poziția aparatelor a evoluat, iar regulile au devenit mai elastice. Unele escadrile operează alternativ cu patru secțiuni de trei sau cu trei secțiuni de patru. În cest ultim caz, scrie Johnson, „cele trei secțiuni semănau cu trei şerpi contorsionați”. Păcătoasă poziție pentru „numărul 4“, „Charlie capul cozii”, care era de cele mai multe ori un pilot tânăr şi atât de obsedat de grija de a nu-şi părăsi comandantul, încât nu mai avea timp să privească înapoi. Uneori era executat de o rafală neaşteptată; nici n-apuca să vadă avionul venind spre el.

La primul său zbor cu Bader, Johnson se afla la locul nr. 3. Se zbura încă în secțiuni de patru. „În fața mea zbura Cocky şi wing commander-ul. În spatele meu, în poziția uțin de invidiat de «Charlie

capul cozii» zbura Nip".

Johnson îşi reţinu cu greu un strigăt : acolo, chiar înainte, nici măcar la o sută de picioare mai sus, zburau trei *Messerschmitt-uri 109*! Era prea frumos! Ele goneau în celaşi sens cu *Spitfire*-le şi nu le-au zărit. Johnson ar fi rebuit să-şi ia un timp de gândire. Escadrila 145 zbura la o ălțime mai mare; trebuia anunțată. De unde se afla aceasta, *Messerschmitt*-urile *109* constituiau o țintă perfectă. Dar Johnson nu se mai putea stăpâni. Prestigiul lui Bader era mare, iar dorința de a lupta imensă. Îl chemă pe comanantul său. Dar în loc să-l informeze, îi strigă să se ferească :

— Atenție, *Dogsbody*[1] !

Dar ce se întâmpla? În fața lui formația se risipea cu iuțeală !

„I-am văzut plonjând, răsucindu-se şi răspândindu-se în toate părțile". Johnson îşi dădu seama de greşeala comisă lansând un semnal de pericol imediat – întocmai ca şi cum din spate nişte *Messerschmitt 109* s-ar fi năpustit asupra lor. Când au revenit în *dispersal*, nu prea se simțea la largul lui. Bader afişa figura lui de zile proaste :

— Închide uşa, Billie !, ordonă el.

Cineva o împinse. Doamne, ce cald era! Cămaşa se lipea de piele, iar combinezonul de zbor cântărea o tonă.

— Acum aş vrea să ştiu care e cretinul care a strigat „*Atenție*" ?

— Eu sunt.

Bader înghiți noduri.

— Bun, zise el. Ați putea avea extrema amabilitate să ne spuneți la ce trebuia să fim atenți?

Johnson se bâlbâi :

—Ei bine, sir, trei *109* zburau la câteva sute de picioare mai sus.

[1] Numele de cod al lui Douglas Bader, bazat pe iniţialele numelui şi pronumelui său.

Bader

— Trei *109* !

Wing commander-ul repetă fraza. O savura cu cruzime. Fără îndoială, în clipa aceea se gândea că, dacă scârbele alea de *huni* i-au văzut, au putut să creadă despre ei că muriseră de frică! Se forță să fie calm :

— Cu țipetele dumitale de fată violată ne-ai făcut să credem că cel puțin cincizeci din brutele alea se lipiseră de coada noastră!

După ce deplânse ratarea celor trei ținte ușoare, mai lipsea să-i spună :

— Mă întreb dacă pentru isprava dumitale de adineaori nu ți se cuvine ceva în genul Crucii de fier. Sunt piloți germani care au primit-o pentru mai puțin decât atât...

„Începând de atunci – povestește Johnny Johnson – cuvântul «*Atenție !*» n-a mai fost folosit niciodată. În cazuri urgente se striga : „Break port, blue section" sau „Break port, Ken"[2], căci Bader prefera să se folosească pronumele aviatorilor. În toate celelalte cazuri, aparatele dușmane trebuiau să fie anunțate după codul de orologiu : „Dogsbody de la roșu 2 – șase *109* la orele două – aproximativ 2 000 de iarzi".

Părăsind *dispersal*-ul pe cele două picioare de lemn ale lui, Bader îi făcu cu ochiul lui Johnson și-i adresă o strâmbătură încurajatoare. Asta le punea capac la toate.

„Niciodată n-am uitat lecția aceea", mărturisește Johnson.

Războiul începea să miroasă a moarte.

Începuse să circule pe ascuns zvonuri îngrozitoare. Se spunea că niște cadavre germane purtând arsuri oribile erau aruncate de mare pe plajă. La Paris se ajunsese să se afirme că locuitorii imobilelor de pe bulevardul Friedland, de pe strada Faubourg Saint-Honore și de pe

[2] „Degajează la stânga, secțiune albastră" sau „Degajează la stânga, Ken" (în limba engleză).

Keith Park

strada Beaujon nu mai puteau dormi noaptea, atât de sfâşietoare erau strigătele răniților internați la spitalul Beaujon. Dacă dădeai crezare amatorilor de senzații tari, ar fi avut loc o încercare de debarcare pe coastele engleze... Respinsă cu pierderi grele, ea ar fi făcut Marea Mânecii „albă de cadavre”.

Nu iese fum fără foc.

În realitate, englezii au procedat pe coasta de nord a Solent-ului la unele experiențe spectaculoase. Au vărsat în mare cantități enorme de petrol şi au incendiat apoi stratul plutitor cu rachete făcute pe bază de sodă si petrol. Flăcările s-au ridicat la o înălțime de mai mulți metri, depăşind falezele. Jos, apa începuse să fiarbă. Iată, fără îndoială, originea acelor viziuni apocaliptice.

„Noi n-am făcut absolut nimic – scrie Winston Churchill – pentru a dezminți aceste scorneli care au fost mult răspândite în țările ocupate într-o formă foarte exagerată, producând o mare satisfacție populațiilor năpăstuite”.

La Uxbridge, Keith Park nu se mai putea calma. Era furios aşa cum poate fi un ofițer superior britanic, adică cu o infinită demnitate. Totul era împotriva lui, şi în primul rând topografia. Sectorul pe care-l controla era cel mai expus din toată Marea Britanie; era literalmente un „pământ supus invaziei”. Prin jocul delimitărilor geograiice ale diferitelor grupuri aparținând de *Fighter Command*, aproape toată greutatea ofensivei inamice trebuia s-o suporte el. Iar dacă – aşa cum făcuse experiența în ajun, în timpul raidului asupra Debden-ului – putea conta pe grupul 10 pentru a fi sprijinit, nu găsea, în schimb, acelaşi spirit de colaborare la grupul 12. Iată de ce se plângea. Era sigur că împărtăşea starea de spirit a piloților din grupul 12, care turbau fiind nevoiți să rămână în cuib, în timp ce în sud ar putea fi jucate partide atât de frumoase. Ca rezultat al acestui respect abuziv pentru frontierele celuilalt, se număra, printre alte lovituri grele, şi

Air Vice Marshal
Sholto Douglas

nimicirea aerodromului Manston cel făcut praf. De acum încolo, obosit de a cere în zadar ajutor colegului său de la nord, Park se va adresa când va avea nevoie direct la Bentley Priory.

Oficial era o ruptură între doi comandanți de sectoare din lipsă de coordonare. În realitate însă, între Keith Park şi Leigh-Mallory se produsese o schismă. Nimic nu era mai grav în timpul operațiilor decât o divergență totală de concepții. Pentru a simplifica datele problemei, să spunem că Park era, înainte de orice, defensiv, iar Mallory, înainte de orice, ofensiv. Park era Pétain din timpul marelui război, iar Mallory – Mangin. Întrucât amândoi erau convinşi că au dreptate – şi cum aveau amândoi dreptate, pentru că reprezentau împreună întreaga strategie —, nici unul din ei nu va ceda vreodată. Din întâmplare, teoria lui Leigh-Mallory l-a convins pe Air Vice Marshal-ul Sholto Douglas, şef adjunct al statului-major, iar încăpățânarea lui Park a sfârşit după încheierea bătăliei, prin a-l costa comanda grupului 11. La 27 august 1940 ne aflam deocamdată în fața unei noi instrucțiuni dictate la Uxbridge pe un ton mai tăios decât aceea din 19. Într-o săptămână, cu ajutorul experienței, pozițiile deveniseră mai rigide.

La ce duceau în practică cele două teorii? Să încercăm să analizăm cu obiectivitate. Primul lor rezultat era paradoxal. Park voia să opereze cu formații uşoare, ceea ce ducea la angajarea luptei de îndată ce escadrilele ajungeau la înălțimea şi locul voit. Susținea atât de mult aceste intervenții prompte, încât cerea comandanților de escadrile ca atunci când strigau acel „Tallyho!”, să-l însoțească de precizări spuse în grabă şi fără prea multă ortodoxie. De pildă :

— Ticăloşii sunt cel puțin două duzini. Sunt avioane *109*. Se află la 12 000 de picioare. Trei mile est de Hornchurch...

Pentru *Ops'room*, indicațiile erau prețioase. Ele permiteau o intervenție mai rapidă şi mai bună. Iar Park, defensivul, era pentru acțiunea imediată.

„Armada”

Leigh-Mallory, ofensivul, înțelegea să se bată, dar numai dispunând de forțe. În acest scop, el prefera să nu se grăbească. Una după alta, escadrilele luau înălțime, se întâlneau, se îmbinau – dacă era nevoie, în afara zonei amenințate —, iar atunci când erau numeroase şi sudate, se aruncau la atac împotriva „Walhallei”. Bader era întrucâtva inspiratorul acestei metode. În ideea lui propusese înmănuncherea a trei escadrile, şi anume 242 împreună cu 19 şi 310 luate de la Duxford. În total treizeci şi şase de aparate, care ar constitui, după el, o armă în acelaşi timp suplă şi puternică. Mallory visa să realizeze experiența Bader pe o scară vastă. S-ar putea da astfel două sau trei mari lovituri Luftwaffe-ului înainte ca acesta să aibă timp să-şi exploateze avantajul.

Înălțarea pe loc pentru a da câteva lovituri şi a fugi în altă parte, evitând pe măsura posibilului funestele *109*, sau concentrarea pentru a lovi mai tare, dar mai târziu – aceasta era alternativa. Ca şef al grupului 11, permanent hărțuit, Park dădea fuga la foc cu un şir de găleți. Responsabil al grupului 12, relativ mai cruțat, Mallory era partizanul mobilizării tuturor pompelor de incendiu. Între timp, riscul era ca focul să distrugă tot sau ca incendiatorii să plece înapoi nepedepsiți.

În localurile publice în care se întâlneau, piloții celor două grupuri exprimau această divergență, luându-se reciproc peste picior :

— Nu cumva erați voi?, întrebau cu un aer nevinovat cei din grupul 12 pe vecinii lor de la sud..., cele patru avioane nenorocite pe care ni s-a părut că le zărim în mijlocul uriaşei formații germane?

Cei din grupul 11 replicau pe acelaşi ton :

— Noi suntem însă siguri că voi erați acea minunată armadă aeriană, aripă lângă aripă, în lumina asfințitului. Era un spectacol măreț. Suntem cu atât mai siguri că erați voi cu cât, în momentul sosirii voastre, cerul era pustiu. Nemții plecaseră de multă vreme.

Keith? Mallory?

Dowding ştia că trebuie să împace şi capra şi varza. El însuşi avea un caracter dintr-o bucată. De ce n-ar aprecia acelaşi lucru la comandanții lui de grupuri?

În cursul zilelor de 24, 25 şi 26 august, R.A.F.-ul a repurtat nouăzeci şi nouă de victorii, pierzând cu acest prilej şaizeci şi nouă de aparate. Scorul începea să fie strâns. Ministrul aerului a interzis o mare expoziție de avioane germane doborâte; se temea de pericolul prezentat de o mare aglomerație. Se vor limita deci la organizarea de mici expoziții în diferite regiuni ale țării.

Strângătorii de hamei lucrau cu măştile de gaze lângă ei. Totuşi, la sfârşitul fiecărui raport, R.A.F.-ul din Kenley preciza : „Nu au fost folosite gaze toxice”.

Lordul Beaverbrook îşi continua campania pentru intensificarea producției aeronautice. Îi mulțumi guvernatorului Maltei, generalul Dobbre, care i-a trimis 6 000 de lire sterline, totalul unei subscripții inițiate pe insulă, cu următoarele cuvinte : „Acum avem datoria sfântă de a construi în uzinele noastre un avion de vânătoare puternic, capabil să combată şi să nimicească pe agresorii fortăreței noastre!”

După tigăi şi şanuri, după oase, ministrul cerea acum „aur pentru *Spitfire*”! Curând se putea citi la mica publicitate : „Vindeți aurul dv. şi donați banii respectivi fondului local pentru *Spitfire*. Contribuiți la obținerea victoriei. Încredințați-ne bijuteriile nefolosite : diamantele, pietrele prețioase, argintul şi argintăria. Vi le vom plăti cu cele mai bune prețuri”.

Publicității făcute proprietăților de la țară „în vederea evacuării” i se adăugase de câteva zile şi mențiunea : „pivnițe minunat construite, putând servi foarte bine de adăpost antiaerian”. „Cimentul topit Lafarge” din Londra, strada High Holborn nr. 246—302, W.C. 1, se

Palatul Parlamentului

oferă să repare imediat stricăciunile suferite de căile de comunicație, lucrările de apărare, uzinele şi serviciile publice.

Războiul şi cortegiul lui de neplăceri începea cu încetul să se instaleze în viața cotidiană a Angliei. Rația de unt a fost redusă, se înmulțeau apelurile pentru Crucea Roşie; în „Times" coloana de decese era în creştere. „Conflictul acesta – scria ziarul – este mai mult decât o grea încercare pentru armata noastră; el este un test de caracter pentru poporul nostru. Ultimul test, care opune curajul, rezistența şi spiritul de sacrificiu al unei națiuni libere despotismului şi dictaturii duşmanului ei".

În parlament, un deputat s-a ridicat şi a declarat:

— Să admitem, gentlemen, că un arhanghel ar veni să bată la uşa cabinetului de război britanic pentru a-i anunța : „Undeva, în Marea Britanie, se află un om roşcat care riscă să provoace un mare rău națiunii... Atunci, gentlemen, cred că ar fi de datoria cabinetului de război să interneze imediat pe toți oamenii cu părul roşu din regat...

Constrângerea războiului apăsa uneori în mod ciudat asupra cetățenilor. Vă amintiți că, pe la jumătatea lunii iunie, guvernul interzisese tragerea clopotelor bisericilor. La Burton on Trent, după două luni de tăcere, Michael Dooley, un irlandez de treizeci şi şase de ani, nu s-a mai putut abține. Într-o vineri s-a dus la biserica Sf. Paul, s-a urcat în clopotniță şi a tras clopotele din toate puterile. S-a dat alarmă în satele vecine, s-au zăvorit porțile la localurile publice, s-a iscat zarvă. Dooley îşi recunoscu vina. Voia să mai audă din nou sunetul clopotelor. Fu condamnat la trei luni de închisoare.

După anunțurile făcând reclamă monumentelor funerare şi crematoriului, mica publicitate oferea ocazii interesante de bulbi de lalele şi de narcise galbene. La Richmond se inaugura chenzina de crichet.

Squadron Leader Mike Crossley

Don Finlay

La 27 august, Deacon Elliott din escadrila 72 nota că escadrila 79 părăsea Acklington pentru a pleca la Biggin Hill. Făcea schimb cu 32. „Era o escadrilă frumoasă – scrie el. – Cei mai mulți dintre piloții săi erau decorați. Sub ordinele comandantului de escadrilă Mike Crossley, mai bine unoscut sub numele de *Asul Roşu*, ea totaliza douăzeci şi două de victorii confirmate”.

La escadrila 54 din Rochford, Alan Deere asistă la sosirea unui nou comandant. Se numea Don Finlay. Era fostul finalist olimpic la cursa de 110 metri garduri. Se părea că e ceva „mişcare” în sânul escadrilelor.

La 28 august, pe Marea Mânecii vremea era frumoasă, dar răcoroasă. În cursul nopții a fost bombardat Portsmouth. Era neîndoielnic că se dădea curs instrucțiunilor lui Göring de a se trimite cam în toate direcțiile mici formații sau avioane izolate, care, furişându-se prin întuneric, folosind norii, să izbutească în acțiunea lor de răufăcători. Plutonierul Wromsky, un veteran al Lufthansei, care făcuse serviciu la Croydon, se reangajase şi servea ca navigator pe un *Heinkel 111* din *Kampfgeschwader 55*. Îşi găsea o justificare: „La fiecare ieşire de-a mea, un milion de oameni se duc în adăposturi”.

Asta depindea de sistemul de alarmă, care continua să fie foarte discutat în Marea Britanie. El comporta trei faze : *alarma galbenă*, dată de *Fighter Command* tuturor regiunilor peste care puteau eventual zbura bombardierele, *alarma violetă*, nocturnă, urmată de aceleaşi efecte, plus stingerea luminilor, încă vizibile în docuri, uzine şi noduri de cale ferată, şi, în sfârşit, *alarma roşie*, care declanşa sirenele. În marea lor majoritate, englezii mormăiau. Oamenii din *Observer Corps*, din exces de conştiință profesională, aveau tendința de a fi prea zeloşi. Nu mai lipsea decât să telefoneze direct la Bentley Priory de fiecare dată când se deplasa un roi de albine. Dilema era mereu aceeaşi : să anunți destul de devreme şi în consecință să

Molin Rouge – Paris

Defiant

deranjezi o populație foarte numeroasă sau să alarmezi în ultimul moment, expunând unor mari riscuri un număr mic de oameni.

În ziua aceea de 28 august, Winston Churchill se afla la Dover. În picioare pe metereze, urmărea luptele prin binoclu. De cealaltă parte a canalului, Fink, din autobuzul lui, își lansase escadrilele. Va fi o zi faimoasă!

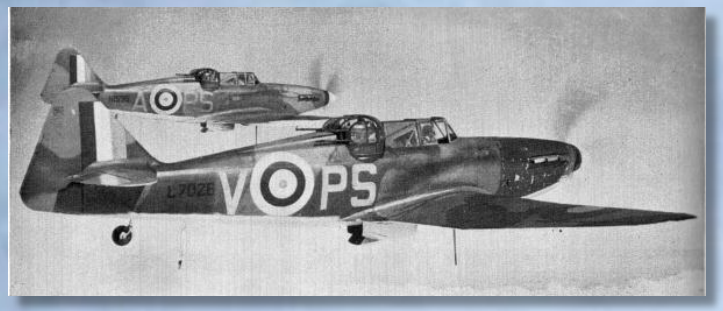
Galland făcea parte din expediție. Cu *Messerschmitt*-urile sale *109* escorta un grup de *Heinkele*. La bazele germane începuseră să se facă auzite nemulțumiri. La ce bun să fi câștigat bătălia pentru Franța, să te găsești la două ore cu mașina de Paris și să nu poți alerga după fete? O alternanță între un *Spit* și o blondă ar fi un spectacol frumos. *Verboten*[3] ! Consemnați pe aerodromurile lor, supuși unui antrenament condus de ofițeri din armata de uscat, piloții fac glume și se înconjoară de o adevărată adunătură hămesită de câini vagabonzi, care se țineau tot timpul instrucției după ei. Galland râdea probabil pe sub mustăți. Îi înțelegea pe mânji. La vârsta lor ar fi făcut și el la fel. Cu trabucul în gură se cațără în carlinga lui.

„Dă-mi mâna ta, frumoasa ta mână albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia...”

Traversă Marea Mânecii scrutând cerul cu ochii. Geamul era aburit. Un timp ciudat pentru 28 august. Soarele era însă pe firmament și-și revărsa razele pe mare, colorând-o într-un albastru profund, aproape opac. Deodată, sub *Heinkele*, Galland reperă o flotilă de avioane neobișnuite. O clipă se întrebă dacă nu cumva erau *Stuka*. Nu, erau *Defiant*-urile escadrilei 264, care fusese mutată recent la Hornchurch. Cealaltă escadrilă de *Defiant*, nr. 141, rămăsese la Prestwick, în grupul 13.

Defiant-ul este un bombardier cu un singur motor, două locuri și

[3] Interzis (în limba germană).



Spitfire down

aripile joase. Este echipat cu o turelă de patru tunuri plasată în spatele carlingii. Tocmai aceste turele erau îndreptate, de jos, spre *Heinkele*.

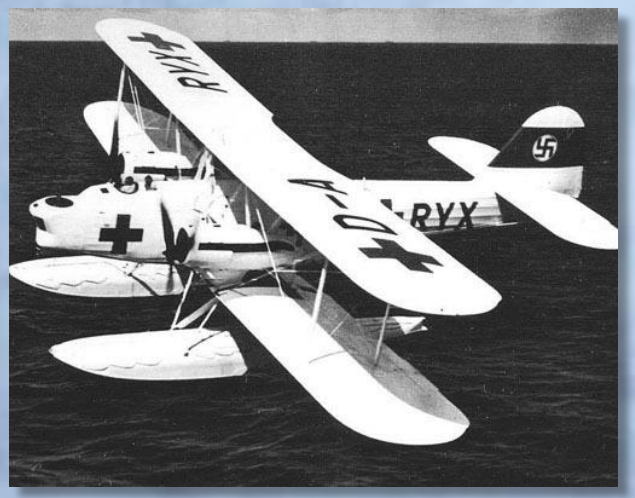
Galland, plonja.

Ca nişte câini asupra ciozvârtei, *Messerschmitt*-unle *109* l-au urmat. A fost un adevărat masacru. Unul din *Defiant*-uri se desfăcu în bucățele ca un joc de cuburi. O pălălaie strălucitoare, cu cele două aripi smulse, el spintecă cerul ca un paloş înroşit. Un altul fu doborât, iar alte patru avariate trebuiră să se întoarcă la bazele lor.

Spit-urile din al 79-lea se şi găseau acolo. Sosiți în ajun de la Acklington, piloții n-au avut însă timp să guste din farmecele banchetului de la Biggin Hill şi iată-i trimişi de-a dreptul în horă. După ce risipiră nenorocitele de *Defiant*-uri, lupii lui Galland s-au năpustit asupra lor. În vremea aceasta, bombardierele se înverşunau asupra Eastchurch-ului.

* * *

O altă formație compusă din douăzeci de *Dorniere* se îndreptă spre Rochford. Din nou au fost trimise *Defiant*-urile, însă în jurul aerodromului, escadrilele de vânătoare erau numeroase. Escadrila 54 dădea târcoale pe acolo. Don Finlay participase la două acțiuni. Proaspăt promovat, scăpase ca prin minune din prima, dar la a doua a fost pus cu umerii la pământ. Se întâmplă adesea aşa. Primele zile trec cel mai greu. Apoi, înveți trucurile, pielea se tăbăceşte, devii vicios. Ca să ți se facă felul trebuie să cazi chiar peste un afurisit sau să ai ghinion. Finlay nu mai avu însă acest prilej. De sus, Colin Gray îl zări într-un câmp, în picioare, făcând semne mari cu brațele. Se întoarse liniştit, crezând că comandantul escadrilei nu fusese atins. Dar nu era aşa. Finlay va trebui să rămână multe săptămâni la spital înainte de a



primi o nouă repartizare la escadrila 41, cu baza tot la Hornchurch.

În acest timp, Rochford era bombardat. Pagubele erau minime; cratere pe aerodrom. Alan Deere ateriza fericit că putea să facă o vizită băieților din escadrila 65, după ce aceştia primiseră o grea lovitură. Acolo află el câte şi mai câte. Ofițerul sanitar de la Hornchurch, care venea să facă una din vizitele sale obişnuite, picase la Rochford în plin circ. Zărind un *Dornier* în stare jalnică pe aerodrom, s-a apropiat şi a scos din el cu mare greutate pilotul mai mult mort decât viu. De-abia îl lungise pe iarbă şi se întoarse. Ceea ce văzu îl băgă în răcori. În spatele cupolei turelei desluşi o siluetă şi văzu mişeându-se țeava armei. Țeava se îndreptă spre el, apoi se opri. Simți că îl trec fiorii. Pentru ca germanul să nu se poată înşela asupra intențiilor lui se aplecă ostentativ asupra rănitului. Când se ridică, țeava era tot ațintită asupra lui. Atunci sări la adăpostul uneia din aripi şi de acolo, lipit de fuzelaj, înainta până la turelă. În sfârşit răsuflă uşurat. Mitraliorul nu mai avea cartuşe, ultima bandă era goală. Îl luase la ochi cu o armă inofensivă.

În timp ce Alan Deere, între două zboruri, asculta această stranie poveste, Morris din escadrila 79 plecase din nou cu două avioane deasupra Mării Mânecii. Au întâlnit şi atacat un *Heinkel 59* purtând nişte cruci roşii foarte aparente şi în două mişcări l-au doborât. La întoarcere, Morris era neliniştit; trebuia oare să procedeze aşa? I se dădură asigurări şi lui şi colegului său. Era normal[4].

Morris nu ştia că săvârşise frumoasa lui ispravă în ochii lui Winston Churchill.

După ce inspectase falezele de la Dover, primul ministru vizită Manston cel făcut praf. Urmat de suită, el înainta printre dărâmături. Peste tot gropi, toate acoperite cu praf de var. Oamenii păşesc în

[4] Aceeaşi aventură i se întâmplase lui Alan Deere şi escadrilei 54 la 11 iulie.

Alan Deere

tăcere.

Terenul era presărat cu mici fanioane galbene; ele indicau spațiile pe unde nu se putea trece. „De departe – remarcă Alan Deere – puteai să-l asemuieşti cu un câmp uriaş de mazăre galbenă”. Să fie oare superstiție? Dorința de a nu ceda în fața inamicului? Primul ministru, ministrul aerului, careva de la *Fighter Command*, cineva dintre ei, sau poate nici unul, a hotărât ca escadrila 54, staționată acum la Hornchurch, să decoleze zilnic spre aerodromul blestemat? Chiar după terminarea războiului nu se va putea afla nimic. Piloții proaspăt sosiți trebuiau să facă uneori două sau trei viraje la mică înălțime pentru a găsi un petic de teren pe care să aterizeze. Manston îşi trăia astfel viața lui artificială.

Deasupra, cerul albastru era brăzdat de dâre albe provenite din condensare : bătălia continua.

Alan Deere se înalță pentru a treia oară. Trecu în fruntea lui 54. Era pe la sfârşitul după-amiezii. Se semnalau trei importante formații de vânătoare inamice deasupra Kent-ului şi a estuarului Tamisei, la o înălțime de 8 000 de metri. Omul cu fularul pepit era preocupat. Escadrila lui era bună de dat la fiare vechi : Finlay doborât şi numai patru piloți rămaşi capabili să conducă o secțiune. Iar adineauri, incidentul acela cu Jack Coleman…

Da, „Al”[5] a vrut să-i ofere o şansă. Îl remarcase în cursul câtorva acțiuni. Cu puțină practică, Coleman ar fi putut să devină un bun şef de secțiune. Îl convocă pentru a-i anunța ştirea. Decepție ! Băiatul părea copleşit :

— Aş prefera să nu zbor azi, „Al”…

— De ce?

[5] Diminutiv al numelui Alan.

Spit vs 109

— Nu mă simt de loc bine.

— Cum asta „de loc”? Dacă vrei să spui că de multă vreme ar fi trebuit să stai la odihnă în loc să participi la patru sau cinci misiuni pe zi, trebuie să-ți spun că suntem cu toții în aceeaşi situație, dragul meu! Atunci, fără multă vorbă : vei comanda o secțiune la primul zbor.

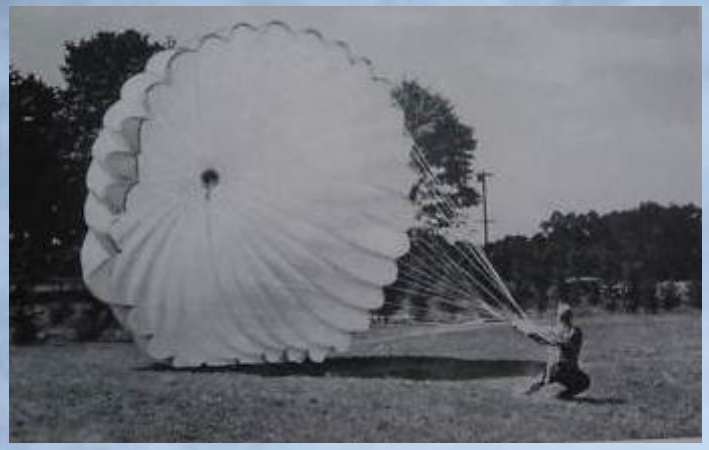
Coleman se stăpâni. Răspunse pe un ton mai curând tăios :

— Dacă o luați aşa...

Acum, în carlinga sa, Deere se întreba dacă, datorită surmenajului, Coleman nu va deveni un nou Dennis. „Dennis” era un nume de cod folosit de Deere. Aşa îi numea el pe unii dintre sergenții săi ai căror nervi cedau într-un moment foarte critic. Escadrila ataca o formație de *Stuka* când interveniră *Messerschmitt*-unle *109*. Un *Spit* fu văzut îndreptându-se spre aerodromul lui. Era „Dennis”. Fugea în toiul luptei. Vă reamintiți, era în ziua de 25 iulie, ziua faimosului convoi C.W.9, ziua în care fusese ucis Wonky. Dacă „Dennis”, galbenul, n-ar fi dat bir cu fugiții, Wonky s-ar fi aflat încă acolo, la popotă, făcând o mutră acră laolaltă cu ceilalți, dar ar fi fost acolo... Nimeni nu mai avea puterea să zâmbească la masă. Era escadrila cu chipul trist. Gribble îşi pierduse buna dispoziție, Colin Gray avea obrajii supți, ceilalți erau ca nişte arătări, iar Deere, slăbit, avea mai multe zbârcituri decât puteau încăpea pe frunte.

Dar să revenim la „Dennis”; la întoarcere fu scărmănat şi i se ceru să-şi explice comportarea. El pretinse că motorul îi jucase renghiul. După verificare se constată însă că acesta mergea foarte bine. Omul era cel care nu mergea. Toți îl priveau, iar el nu prea se simțea la largul lui. Se hotărî să i se dea prilejul unei reabilitări şi să fie transferat într-o altă escadrilă. Tocmai cu acest „Dennis” nu voia un pilot din escadrila 45 să se ridice din nou în aer.

Deere se gândi la „Dennis” şi la Coleman, însă nu prea multă vreme! *Messerschmitt*-unle *109* se iviseră! Tot sectorul vuia de ele.



Deasupra lui Herne Bay, nr. 56 din North Weald era şi el în plină conversaţie cu ele! Adevăraţi tovarăşi de joacă! „Al” se şi afla în coada unuia dintre ei. Se pregătea să tragă când văzu un *Spit* repezindu-se spre el de foarte sus şi plasându-se în propria lui coadă.

— Vezi, se gândea el în masca lui, vine să-mi dea o mână de ajutor!

Tocmai bine, căci în faţă bastarzii erau trei! O să-i facem să joace o frumoasă figură de cadril! Totul se petrecu atât de repede, încât Deere nici n-avu timp să reacţioneze. Fu învăluit într-o serie de explozii. Avionul se legăna. Deere întoarse capul, văzu cum *Spitfire*-ul îşi termina rafala asupra lui, cum degajează şi dispare. Agăţat de manşă, „Al” încerca să menţină aparatul în linie de zbor, însă gloanţele tăiaseră cablurile comenzilor, iar aripa stânga şi fuzelajul erau ciuruite de schije. Cu neputinţă să continue lupta. În faţă, ajutate de intervenţia miraculoasă a acestui aliat neprevăzut, avioanele *109* au dispărut. Să fi fost o eroare? Dacă Deere ar putea pune mâna pe imbecilul care a făcut asta! Furios, „Al” înţelese că nu putea salva vechiul său *Spit*. Era şi el bun de fiare vechi. Nu putea fi vorba nici de a-l întoarce pe spate, era infirm – un avion cârpăcit. Atunci îl înclină numai puţin, făcu să lunece capacul carlingii, se liberă din centuri şi hop, iată-l legănându-se la zece mii de picioare deasupra Kent-ului...

Vremea era frumoasă. Dedesubt, vegetaţia era bogată, calmă. Amintea de fructe coapte şi de serile lungi de vară. Deere înţelese deodată ce anume îi evocase această imagine : şoseaua naţională Canterbury—Gillingham, care tăia de-a dreptul prin câmpii. Pentru el acesta era drumul fericirii. Se mai gândea şi la Noua Zeelandă, de unde venise ca să ia parte la această scârnăvie de *dog fight*, de luptă câinească. Văzând că pământul se apropia, începu să acţioneze cablurile paraşutei. Evită clădirea unei ferme şi ateriza în mijlocul unui prun stufos. Nu lipsiră nici zgârieturile păcătoase şi foarte neplăcute.

Gotha 145

Se afla încă în vârful pomului pe care-l ciopârțise teribil, când o voce hotărâtă îi dădu ordin să nu facă vreo mișcare. Își coborî privirea. Înaintea vocii se afla o țeava de pușcă. Iar în urma ei, un fermier din Kent, care-şi manipula flinta cu competența omului convins că se află în punctul strategic ideal şi că se găseşte de partea cea bună a țevii. De altfel, destul de furios.

Deere nu era speriat, dar în răstimpul unei clipe îşi spuse : „Dacă nenorocitul ăsta de fermier are să se înşele asupra accentului meu neo-zeelandez?" în sfârşit îi strigă că e englez.

— Ei şi, replică vocea din spatele puştii, sunteți atât de sigur că n-aveați ceva mai bun de făcut decât să veniți să-mi prăpădiți cel mai frumos prun?

Pe carnetul său de zbor, Hemingway însemna :
„*dog fight* cu 20 *Me 109*".
Apoi, în aceeaşi zi :
„*dog fight* cu 3 *Me 109*".

Sublocotenentul Townsend a lovit un *109*, care a trebuit să execute o aterizare forțată. Pilotul a fost luat prizonier.

La Lewes, la nord-est de Brighton, a aterizat pe hipodrom un aparat german în bună stare. Cum a nimerit aici? Mister... Este un *Gotha* 145, un avion-şcoală.

Merită să fie văzută mutra tânărului pilot. E uluit. Însărcinat să transporte curierul aviatorilor staționați la Jersey şi la Guernesey, trebuia să aterizeze la Strasbourg. Şi acum iată-l pe un câmp de curse britanice înconjurat de voluntarii din *Home Guard*, destul de mândri de prada lor.

Supărătoare eroare de parcurs!

Interpreții de la *British Intelligence* vor avea la dispoziție încă în

Alan Wright

seara aceasta lecturi interesante. Treabă, nu glumă, pentru Bill Coope!

Deere sosi din nou pe aerodrom.

Fostul comandant de escadrilă, căruia i se spunea „Prof”, se întorsese. El îi propuse cu un gest cavaleresc lui Alan să păstreze comanda escadrilei pe care şi-o asumase în absența lui Finlay. Neozeelandezul refuză.

„Prof” îl mai informă apoi că Coleman se afla în spital, doborât la pat de o malarie, pe care a dus-o pe picioare mai multe zile.

O umbră se aşternu pe obrazul aspru al lui Alan. Fusese gata să trimită la moarte un om curajos. Apoi, surise la gândul că Jack Coleman nu era un „Dennis”! Asta era esențialul! Câteva săptămâni de spital şi apoi vom avea un bun camarad.

În noaptea dc 28 spre 29 august, pilotul Alan Wright din escadrila 92, aflat la comenzile *Spitfire*-ului său, a doborât un *Heinkel*.

Era o adevărată performanță.

Un singur pilot reuşise ceva şi mai grozav înscriind la activul său două asemenea isprăvi în aceeaşi noapte.

După această minune, numele lui se afla pe toate buzele. Devenise „papă” al vânătorii dc noapte.

I se spunea „Sailor”, marinarul.

E vorba de comandantul de grup A. G. Malan.

XII. UN WEEK- END NENOROCIT

În acest sfârşit de august 1940, recunoaşterile aeriene efectuate de Royal Air Force aduceau fotografii îngrijorătoare. La Kiel şi la Emden au fost reperate importante concentrări de vase comerciale, iar printre acestea un mare număr de şlepuri potrivite pentru operații de debarcare. Apoi, au mai fost descoperite şi altele la Östende şi Terneuzen.

La 29 august *Luftflotte II* execută o ieşire de mare anvergură cu 564 de *Messerschmitt*-uri *109* şi 159 de *Messerschmitt*-uri *110*. O adevărată amestecătură de boturi galbene, roşii şi portocalii care se duc să adulmece urma *Spitfire*-lor. Keith Park îşi înalță vânătorii crezând că toată această lume aleasă protejează nişte bombardiere.

Dar nu, *Messerschmitt*-urile au ieşit singure la plimbare, ca burlacii. Au ordin să angajeze lupta. „Vânătoare liberă deasupra Angliei”. E vechiul lor vis. Dar vulpoii din grupul 11, odată ajunşi în aer, se încruntă. Prada nu se află acolo. Au ordinul să distrugă bombardiere, nu să se lase distruşi de *109*. Cu foarte rare excepții ocolesc lupta. Strecurându-se printre averse, sărind de la senin la ploaie, refuză *dog fight*-ul. Ceilalți se încăpățânează. Se risipesc. Aruncă sfidări. Rafalele schimbate sună ca nişte replici şi apoi, foarte repede dau fuga la adăpost.

Rezultatul meciului pentru tabelele de afişaj ale vânzătorilor de

POW

Großadmiral
Erich Johann Albert Raeder

ziare : englezii îi bat pe germani cu şaptesprezece la nouă.

Alan Deere ateriza la Hornchurch venind de la Rochford. Aici găsi un musafir : un pilot german de bombardier doborât în ajun sau în dimineața aceea şi care se ținea țanțoş. Era un ofițer brun, mic de statură, încălțat cu cizme de zbor. Fuma una din acele țigări proaste, imitându-le pe cele turceşti, despre care francezii aflați sub ocupație spuneau că „sunt din fân”. Nu se supără că e privit ca o fiară sălbatică, drăguțul de el! Ochii lui păreau să spună : „Dați-i drumul, uitați-vă cât vreți la mine, curând va veni rândul meu!”

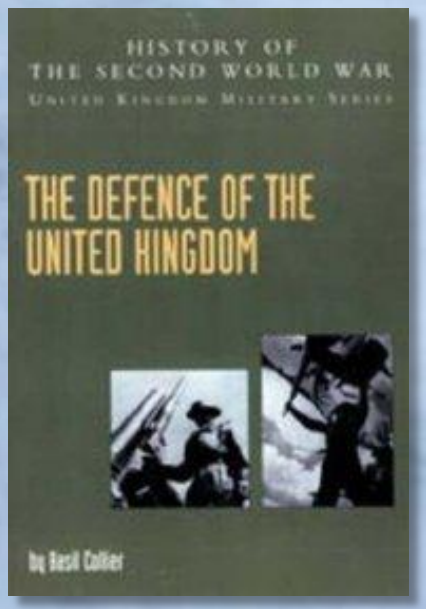
Un pilot al escadrilei servea de interpret. Ceea ce relata el din declarațiile prizonierului provoca uimire. Pentru vânători, unul de pe bombardiere de orice naționalitate ar fi este considerat un salahor, un aruncător de bombe, un şofer de autobuz. Acesta însă depăşea orice limite. Înfundat în scaunul lui, declara :

— Hitler va fi la Londra peste cincisprezece zile. Văzând că fraza lui produsese un oarecare efect, mai adăugă şi altele. Arătând spre trusa lui de zbor, preciza :

— De aceea am considerat că nu trebuie să iau cu mine decât trusa mea de toaletă.

Din partea pilotului german nu era, fără îndoială, o simplă glumă. Cu toate dificultățile întâmpinate, în statele-majore se continuă totuşi operația *Seelöwe*. Debarcarea este prevăzută pentru finele lunii septembrie, adică în 21 sau în 27. Deoarece Raeder ceruse zece zile timp pentru a-şi pregăti flota, bătălia pentru Anglia trebuia deci să fie câştigată între 11 şi 17. Luftwaffe nu mai dispunea decât de două săptămâni. Obiectivul îi era să distrugă pavăza de aerodromuri din jurul capitalei engleze, care apoi trebuia să devină „cea mai mare țintă din lume”.

Alexander Paul Charrier McKee



În dimineața zilei de 30 august, pe Marea Mânecii vremea era senină. Jocul de-a pisica cu şoarecele începuse. Atacurile asupra unor vase în estuarul Tamisei şi alte câteva operații izolate aveau menirea de a masca lovitura principală. Spre mulțumirea atacatorilor, au apărut nori. Ei formează un strat gros la înălțimea de două mii de metri şi ascund *Observer Corps*-ului concentrarea unui număr de o sută de aparate deasupra strâmtorii Calais. Atunci când sunt reperate, *Fighter Command*-ul trimite împotriva lor şaisprezece escadrile.

Alexander McKee[1] relatează ce i s-a întâmplat atunci lui Teddy Morris din escadrila 79. După afirmația lui, Morris se afla la bordul unui *Hurricane* şi comanda o patrulă de şase aparate de acelaşi tip. Basil Collier, în lucrarea sa „The Defence of the United Kingdom", pe care englezii o consideră drept o „Biblie" în privința istoriei celui de-al doilea război mondial, afirmă că 79, staționată la Acklington şi apoi la Biggin Hill, era echipată cu *Spitfire*. Dar fie că era echipată cu *Hurricane*, fie cu *Spit*, Morris s-a repezit într-un grup de *Heinkele*. Trecu prin el şi dădu de un al doilea.

„N-am văzut decât o pată mare cenuşie – povesteşte el – şi am simțit o lovitură formidabilă în aripa mea dreaptă. Am intrat imediat într-o vrilă infernală".

Morris se pomeni foarte repede suspendat de paraşuta lui şi, ridicând capul, văzu încă alte trei umbrele deschise pe cer : ocupanții *Heinkel*-ului pe care-l izbise putuseră şi ei să sară din avionul lor, care ardea.

— Iată-l pe ticălos, strigă la aterizare un țăran înarmat cu o furcă. Era însoțit de încă unul care ținea în mână o puşcă de vânătoare.

„M-am grăbit – urmă Morris – să le ofer cel mai frumos repertoriu elizabetan al meu pentru a-i face să înțeleagă că le eram prieten".

[1] „Bătălia Mânecii, bătălia pentru Anglia" (Editura Arthaud) este cea mai pasionantă carte, tradusă în franceză, care a fost scrisă despre bătălie. Recomandăm călduros lectura ei (n. a.).

Recunoaştere. Efuziune. Îmbrăţişări ale unei bătrâne fermiere. Dejun copios. Morris se întoarse la Biggin Hill „pentru al doilea atac al zilei”.

Primul a scuturat teribil aerodromul, care, din fericire, a rămas utilizabil. Următorul atac german se împrăştie. Avioanele au atacat Shoreham, Kenley, Tangmere şi din nou Biggin Hill. Altele au făcut curăţenie pe la şase sau şapte staţii de radar de pe coastă.

Petrecerea continua. Biggin Hill, între altele, ciocneşte a treia oară un păhărel în aceeaşi zi. Detling e în flăcări. Luftwaffe dădea astfel lovituri năpraznice în scutul de aerodromuri al marii capitale engleze.

La orele şase seara, vreo zece *răpitoare* zburau la nivelul valurilor în estuarul Tamisei. Fără îndoială că se duceau să-şi scuipe bombele asupra unor vase. Dar nu, virează brusc şi gonesc într-o cursă nebună, foarte jos, peste câmpii. Se îndreaptă spre Biggin Hill. Asta-i curată demolare în serie.

Popota, unde piloţii şi locuiesc, este o clădire din cărămizi roşii, foarte cochetă, îngropată în verdeaţă. În perioada aceea, faţada era complet învăluită în viţă sălbatică. În spate, o terasă da spre un parc, care cobora în trepte spre câmpie. Mai târziu se va instala aici o piscină. Şoseaua desparte casa de aerodrom. Clădirea n-a fost lovită, dar zidurile ei se cutremură.

Pe cealaltă parte a şoselei, totul se prăbuşeşte : atelierele, parcul auto, magaziile, cazărmile lungi în cărămidă, un hangar cu gigantice uşi glisante, locuinţa fetelor din W.A.A.F.S... Nu mai era nici apă, nici gaz, nici electricitate şi nici telefon. Peste tot numai ruine şi pârjol. Pierderi : treizeci şi nouă de morţi şi douăzeci şi şase de răniţi. În timp ce se scoteau cadavrele de sub dărâmături se şi făceau eforturi de a degaja, de a repara. Biggin Hill îşi ducea mai departe existenţa.

Mai mult chiar, primea şi întăriri.

Leigh-Mallory

„Eram ocupați cu conducerea prin acele locuri a piloților din 32 – scrie Deacon Elliott – când telefonul sună în biroul directorului sălii de dans de la Acklington, unde eram primiți.

— Ordin către toți piloții din 72 să se reîntoarcă imediat la aerodrom. Pregătirea pentru a pleca mâine dimineață la Biggin Hill !

Leigh-Mallory, comandantul grupului 12, ateriza la ora cinci la Coltishael. Venea să felicite pe piloții escadrilei 242, care doborâseră douăsprezece avioane germane în cursul zilei (numai Mac Knight doborâse trei).

Bader înainta pe picioarele lui de protează. Cucerise două victorii.

— Sunt sigur, sir, că am fi putut doborî mult mai multe dacă am fi fost mai numeroşi. N-am putea fi lăsați să decolăm toți deodată?

— Mărturisesc că e o idee ispititoare, admise Leigh-Mallory. Dați-mi timp să mă gândesc.

În aer, un bilanț trist: douăzeci şi cinci de avioane engleze doborâte, față de treizeci şi şase germane. Nisipul curgea în clepsidră.

La 31 august, pe vreme frumoasă, cincizeci de baloane au luat foc la Dover. *Messerschmitt*-urile *109* le-au tocat cu rafale de mitralieră, şi pachidermii puteau fi văzuți cum se prăvălesc unul după altul, fleşcăiți, incandescenți. Unele erau prinse pe apă, iar altele pe uscat. Nu mai rămăsese nici unul.

Jocul acesta distrugător era totodată un semnal.

North Weald, Duxford şi Debden sunt bombardate de *Dorniere*, escortate de aparate de vânătoare. *Spitfire*-le din escadrila 19 se înălțară pentru interceptare. J. B. Coward angajă lupta. Se bătea chiar deasupra locuinței lui şi găsea asta „exaltant”. Lovit de o rafală, cu piciorul aproape smuls din gambă, fu nevoit să sară cu paraşuta. În

momentul saltului, piciorul rănit se lovi de carlingă. Durerea a fost crâncenă. Scrâşnind din dinți, Coward aruncă o privire spre picior : sângele curgea în valuri, iar gravitația făcea ca restul corpului să preceadă piciorul în căzătură. Pilotul vedea cum sângele se scurgea literalmente din el. Dându-şi seama că va pierde tot sângele înainte de a atinge pământul, reuşi, cu tot frigul care-i îngheța degetele, să ia de sub cască sârma de la radio şi s-o înfăşoare strâns în jurul pulpei.

Aterizarea a fost violentă. Coward voia să evite piciorului lui cu rana deschisă orice contact cu pământul. Căzu rău pe sol. El de asemenea era aşteptat cu o furcă.

J. B. Coward

Teddy Morris din escadrila 79 a fost doborât de un *109* pe când voia să dea lovitura decisivă unui *Dornier*. Reuşi, cu toate că picioarele îi erau ciuruite de schije, să ajungă la Biggin Hill şi să aterizeze pe burtă.

Jagdgruppe[2] I/IG 52 a căpitanului von Eschwege îşi continua drumul spre Eastchurch.

Între timp, escadrila 72, care a decolat de la Acklington, se îndrepta spre sud. O călătorie paradisiacă. Pe harta *Fighter Command*-ului datată iulie 1940 există trei pete mici negre situate toate în jumătatea nordică a Marii Britanii, între Edinburgh şi Leeds. S-ar părea că reprezintă trei zăcăminte de cărbuni, însă sunt acele „un-observed areas", regiuni necontrolate, cele trei insulițe ale regatului unde, în principiu, aveai dreptul să dormi liniştit. Nu departe de acolo se găseşte Catterick, unde piloții sunt trimişi la odihnă, sau mai bine zis erau înainte ca evenimentele să se fi precipitat. Gribble îşi lăsase micuța lui W.A.A.F.S. la Catterick.

[2] Grupul de vânătoare.

Dornier Do 215 V1

Escadrila se opri la Bicester, în Oxfordshire, pentru a face plinul. „Comandantul bazei – scria Deacon Elliott – a fost, ca şi «party»-ul pe care l-a organizat, pur şi simplu extraordinar. Băuturile, fructele, mâncarea, servite prin grija atentă a soțiilor, toate acestea sub soarele strălucitor al începutului după-amiezei de sâmbătă 31 august 1940...”

Hunii se iviseră iar. Vreo sută de avioane trec coasta la Dungeness, satul englez care a văzut, cu siguranță, zburând deasupra lui cel mai mare număr de aparate în cursul acestei bătălii. „Walhalla” se desparte în două : unele o iau spre nord-vest, altele, KG2 al colonelului Fink, îşi continuă drumul drept spre nord.

Primul val se îndreaptă spre Croydon şi Biggin Hill.

„Am aterizat la Biggin Hill la ora 15,30 – scrie Deacon Elliott – în timp ce soseam, escadrila 610, sau ceea ce mai rămăsese din ea, decola. Păreau al dracului de grăbiți şi nu vom întârzia să aflăm motivul. De-abia făcusem din nou plinul că ni s-a şi ordonat să fim «gata de decolare», iar peste câteva minute ne aflam în aer. Se auzeau deja primele explozii. Am văzut arzând cel puțin două aparate, iar peste tot vedeai cratere...”

La Croydon, douăsprezece bombe au distrus un hangar şi au avariat câteva clădiri. În cursul unei scurte lupte, *Hurricane*-le din escadrila 85 au doborât două *Messerschmitt*-uri *109* şi un *110*, dar şi dintre ele s-au prăbuşit două. Peter Townsend a fost rănit. Hemingway, care a decolat de trei ori în ziua aceea, se ciocni de două ori cu o formație importantă (numită şi *Balbo*, după numele generalului italian). În timpul primei ieşiri trase asupra unui *109* şi, după fumul care ieşea din el, a crezut că trebuie să-l înscrie pe lista lui. În jurnalul lui de bord menționa :

„31 august – *dog fight* cu *Balbo*. Un *Me 109* posibil”.

La rândul lui, subofițerul Allards continuă seria isprăvilor care vor face din el steaua escadrilei. A pocnit un *Dornier 17*, un *Dornier 215* şi

Observer Corps

un *Messerschmitt*, dar n-a mai avut timp să vadă ce a mai urmat.

Când piloții escadrilei 72 au aterizat din nou la Biggin Hill au constatat amploarea stricăciunilor. Totul fusese distrus încă de raidul din ajun. Acum se ştia că cea mai mare parte a victimelor erau fete din W.A.A.F.S. Punctul de comandă fusese făcut fărâme, iar comandantul de grup Grice rănit. Azi s-au înregistrat alți şapte morți. Legăturile telefonice erau tăiate. S-au instalat linii de campanie. Aerodromul vecin, Kenley, neputând lua contact cu Biggin Hill, cerea de urgență indicativul de apel al escadrilelor 72 şi 79, pentru a intra în legătură cu ele. Centrul lui *Observer Corps* de la Bromley, căruia i se adresase Kenley, nu mai avea legătura cu aerodromul. Trebui să se recurgă la o ştafetă.

„Dar cel mai uluitor lucru din toate acestea – scrie Deacon Elliott – era lipsa oricărei panici. Fiecare făcea tot ceea ce putea pentru ca avioanele să poată zbura. Craterele erau repede astupate, hrana era distribuită chiar în *dispersal*, pentru a se evita pierderea de timp cu drumul dus şi întors până la popotă."

Mărturiseşte însă :

„Biggin Hill a fost grav lovit, starea lui fiind dintre cele mai proaste".

Pentru botezul focului care a avut loc la Biggin Hill, escadrila 72 a distrus trei aparate inamice şi a avariat alte două. Willie Wilcox a fost ucis. Comandantul escadrilei Collins s-a prăvălit cu avionul între doi copaci şi o căpiță de fân. „Cu toate că a fost tare zguduit – notează Deacon Elliott —, el a revenit pentru a continua". Smith a fost doborât cu o rană teribilă. O schijă de obuz i-a străbătut ceafa, a atins în treacăt coloana vertebrală şi i-a ieşit prin urechea stânga. Era deplânsă şi dispariția lui Desmond Sheen, însă peste puțin se va afla că a putut ateriza în altă parte.

Oamenii lui Fink au ajuns deasupra Hornchurch-ului. Toată lumea de acolo a fost surprinsă. „Până atunci – scrie Allan Deere —, dimineața fusese amenințător de calmă, mai ales cu cerul acela albastru deasupra capetelor noastre”. După prânz, *scramble* ! Piloții escadrilei 54 aleargă la aparatele lor şi le duc până la punctul de decolare. Aici primesc un contraordin. Aceasta s-a întâmplat, fără îndoială, în momentul când formația germană s-a despărțit în două. S-a crezut că ea se va îndrepta toată spre Croydon şi Biggin Hill. Aparatele au fost deci aduse din nou la adăpostul dispersatului, şi motoarele oprite.

Richard Hillary, care şi-a petrecut în aer ziua din ajun, se răsuci în patul său. Îl irita zgomotul. Îi era somn, şi dimineața îi aparținea. Din fericire, motoarele au amuțit. Se ridică, se îmbrăcă şi ieşi. „Aerul supraâncălzit – scrie el – înconjura cu un nimb deformant toate obiectele”. Şoferul de pe camionul escadrilei se oferi să-l ducă până la popotă, dar el refuză. Cu toate că era împotriva regulamentului, avea chef să străbată aerodromul pe jos...

Scramble ! „În câteva secunde – povesteşte Allan Deere – iată din nou înşirate cele douăsprezece aparate, gata de decolare. Vocea controlorului era aproape isterică :

— Repede ! Cât puteți de repede ! Duşmanul e aici !”

Hillary îl auzi şi el pe controlor. El însă nu-i găsea vocea isterică, dar era singurul. Alexander McKee vorbeşte de un controlor înnebunit”. Hillary, care era excepțional de calm, îşi aminteşte de „vocea întotdeauna impasibilă a controlorului”. Fără îndoială că ea influența diferit asupra nervilor, după cum erai actor sau numai martor al acțiunii. Ridică ochii.

„I-am văzut. O duzină de insecte mari strălucind în soare, venind drept spre noi...”

„Al” Deere îşi plasase *Spit*-ul cu faţa spre direcţia vântului. Acceleră puternic pentru a decola, când observă că nr. 2, sergentul Davies, îi tăia drumul.

— Să fie al dracului, *Red 2*, întinde-o !

Două secunde de ezitare. Atât a fost de ajuns. Când comandantul se năpusti ca să-i ajungă din urmă pe ceilalţi căzu prima bombă. „Şuierul ei m-a făcut să-mi vâr instinctiv capul între umeri”, spune Hillary. „Gata, m-a nimerit !”, se gândea „Al”. După aceea nu-şi mai aminteşte decât de un lucru: târât de un teribil curent de aer, primi în obraz „valuri de pământ”.

„Cu coada ochiului – povesteşte Hillary – am zărit cele trei *Spitfire*. Timp de o clipă au zburat în formaţie strânsă la aproximativ şase metri înălţime; în clipa următoare s-au îndepărtat brusc unele de celelalte, ca şi cum ar fi fost catapultate. Aparatul din frunte se răsuci pe dos şi brăzda pista cu un îngrozitor zgomot de tablă sfâşiată...”

Era „Al” Deere, care, legat de scaunul său, cu casca secerând iarba, cu tot sângele în cap, era ciuruit de pietriş în *Spit*-ul lui răsturnat. În cele din urmă, scormonind pământul, avionul se opri cu un trosnet sinistru.

„Numărul 2 – urmează Hillary – se lovi cu aripa şi pivotă în jurul elicei, în timp ce aparatul din stânga era aruncat, fără aripi, într-un câmp vecin”.

Spectacolul îi inspiră lui Hillary una dintre acele reflecţii stupide pe care apoi, după un timp, le crezi de neînchipuit. Ele sunt însă adevăratele instantanee ale catastrofelor. Se gândise : „A fost cel mai scurt zbor pe care l-am văzut vreodată !”

Chiar în clipa aceea fu ridicat şi el de la pământ, înghiţi o gură enormă de pământ, şi când îşi veni în fire auzi cum un camarad îi urla din uşa adăpostului :

— Dar fugi odată, imbecilule, fugi odată!

Cât despre Deere, el se afla într-un întuneric aproape total. În jur, bombele explodau. Puțin îi păsa lui de bombe ! Îl înspăimânta însă ceea ce mirosea. Un miros de benzină, la început subtil, apoi cuprinzător, persistent, dominând totul. Privi în jurul lui: se scălda în carburant. Cea mai mică scânteie şi gata pârjolul.

— „Al" ! „Al" ! eşti viu ?

Doamne, cât de bună putea fi o voce prietenoasă, venită de nu ştiu unde, dar apropiată, frățească, aspră – o voce omenească ! Era Eric Edsall, numărul 3 al secțiunii.

— Da, dar de abia mă mai țin ! Pentru numele lui dumnezeu, scoate-mă la iuțeală de aici !

Trebuiră să se chinuiască amândoi, unul împingând şi celălalt trăgând. Deere a crezut o clipă că nu va reuşi să scape din hamul paraşutei. Iar mirosul stăruia, devenind din ce în ce mai persistent. În clipele acelea, benzina mirosea a moarte. În sfârşit, gata, a ieşit prin orificiul acela mic; aer proaspăt, viața...

— Repede, să ne scăpăm de paraşute!, şopti Edsall. Cu Mae West astea ale noastre suntem nişte ținte minunate pentru ticăloşii ăştia !

Era într-o stare proastă, bietul băiat ! Lovit la picior, fusese nevoit să se târască pentru a ajunge la *Spit*-ul lui Alan. Acum, agățat de gâtul lui, sărea într-un picior printre pâlniile de bombe. Ajunseră împreună la infirmerie; dar şi că ciocnise un păhărel. De bine, de rău, se dădeau îngrijiri aviatorilor, care stăteau la coadă să fie pansați. Deere îl încredința pe numărul 3 unor mâini pricepute şi se aruncă pe pat. Era sfârşit. Prefera să aştepte acolo pe medic. Toată oboseala ultimelor zile îl doborî pe loc. E sătul, sătul până peste cap!

Hillary, ieşind din adăpostul în care se refugiase, văzu *Spitfire*-ul lui acoperit de o ploaie de nisip şi pietriş.

— Vă rog să spuneți sergentului Ross să-mi trimită o echipă de revizie, ceru el.

Camaradul care-l însoțea arătă spre un camion de pe aerodrom „aplecat grotesc pe o parte”, al cărui acoperiş zburase la o distanță de douăzeci de metri :

— Probabil că sergentul Ross nu va mai face niciodată o revizie, răspunse el.

Ross era şoferul care cu mai puțin de un sfert de oră înainte îi propusese lui Hillary să se urce pe banchetă lângă el.

Deere, întins pe pat, începea să-şi simtă rănile. Avea fruntea numai carne vie deasupra tâmplei drepte; pe obraz îi erau încrustate o mulțime de pietricele. Totul îl ustura. Capul îi era greu, gâtul înțepenit îl împiedica să-l întoarcă. Se simțea prins, înțepenit, transformat în statuie. Din cauza furiei, a dezgustului, a epuizării ? Nu mai ştia. Porcăria dracului de război !

Aterizând, Colin Gray zări *Spit*-ul lui Alan făcut bucăți, urmură :

— Sărmanul de „Al”, aici i-a fost sfârşitul ! Era căutat Davies, numărul 2. Aparatul lui era frânt în două, dincolo de gardul aerodromului. Aşa i se păruse lui Hillary că a văzut, dar nici cea mai mică urmă de pilot. Este căutat, se scormoneşte printre sfărâmături. Degeaba. S-ar spune că s-a volatilizat.

Pe înserate se iveşte cu paraşuta sub braț. Aruncat cu carlingă cu tot în râul Ingerbourne, a scăpat cu bine de acolo, dar s-a învârtit vreo două mile în jurul împrejmuirii aerodromului până a găsit un loc de trecere.

După ce au fost luați cei patru morți din camion, răniții pansați, craterele astupate şi bombele neexplodate garnisite cu câte un steguleț galben, au respirat puțin. „Trecuse de ora şase – povesteşte Hillary. – Ne-am aşezat să jucăm pocher, şi eu câştigam. Ne-am înțeles că vom întrerupe jocul la ora şapte dacă nu vom fi trimişi în misiune înainte”.

La 6,55 *scramble* !

— Escadrila 603, decolați şi mergeți la baza de patrule! Veți primi

instrucțiuni în zbor.

Cele douăsprezece avioane s-au adunat deasupra aerodromului în patru secțiuni de câte trei. Hillary ocupa nr. 2 din secțiunea *Blue*. Se ridicară până la 4 500 de metri şi luară direcția spre 110, conform instrucțiunilor primite. Zburau fără îndoială în întâmpinarea unor *Ju 88* şi a unor *Messerschmitt*-uri *110* încărcate cu bombe, care veneau din nou spre Hornchurch. Continuau să se înalțe, formația inamică fiind semnalată pe la vreo 7 500 de metri.

„În aceeaşi clipă – povesteşte Hillary – i-am auzit pe nemți cum discutau cu însuflețire. Întâmplarea era destul de frecventă şi de fiecare dată ni se părea că erau chiar cu noi, deşi, de cele mai multe ori, ei erau încă destul de departe. Am trecut pe emisie şi am strigat : «*Halt's maul !*» («Țineți-vă gurile !»), precum şi toate înjurăturile din vocabularul meu german. Spre marea mea bucurie, îl auzii pe unul dintre ei răspunzându-mi : «Porcilor de englezi, lăsați că vă învățăm noi cum să vorbiți cu nemții !»“

În timp ce în aer se declanşa o nouă bătălie, la sol, Deere, tot în stare proastă, primea vizita lui Gribble.

— Numai să te salut şi plec, spuse George. Poate vrei să afli totuşi povestea mea cu vaca?

— Ce să faci tu cu o vacă? S-o mulgi dimineața devreme şi să dai lapte proaspăt băieților?

— Nu ghiceşti de loc, răspunse George. E o chestie care ni s-a întâmplat lui Norwell şi mie. Urmăream un *109* deasupra Essex-uluî şi trăgeam în el de câte ori ne permiteau copacii. Deoarece traversam o pajişte unde păşteau nişte vaci, crezui că sunt în unghiul bun şi i-am trimis o salvă. O vacă însă a încasat totul. A sărit douăzeci de picioare de la pământ, ca şi cum i s-ar fi aprins o rachetă sub coadă. Pariez că atunci când fermierul a descoperit-o moartă, cu cele patru copite în aer, mai avea încă pe bot o expresie de uimire!

„Al” ieşi din toropeala lui, mişcă cu greutate gâtul şi conchise :

— Dacă înțeleg bine, ai intenția să ceri omologarea? O vacă nimicită în luptă n-ar sta rău în jurnalul tău de bord!

Hillary ateriza cu 603. „În seara aceea se dădea un concert la bază – scrie el —, dar, fiindcă trebuia să mă trezesc la cinci dimineața pentru a fi în alarmă în zori, am cinat la iuțeală, am băut două pahare de bere şi m-am dus la culcare destul de mulțumit de ziua mea”.

Această sâmbătă 31 august a fost pentru *Fighter Command* cea mai ucigătoare din tot cursul bătăliei pentru Anglia. S-au pierdut treizeci şi nouă de aparate, iar paisprezece piloți au fost ucişi. Luftwaffe avea patruzeci şi unu de aparate doborâte.

Dacă ne amintim că disproporția forțelor ce se-nfruntau era cel puțin de ordinul unul la patru, este de înțeles de ce această primă zi a „week-end-ului nenorocit” trebuia însemnată cu o piatră neagră.

XIII. MAREA COTITURĂ

În noaptea de 31 august spre 1 septembrie, Liverpool-ul a fost supus celui de-al patrulea bombardament consecutiv. *Heinkel*-ul în care se găsea subofițerul Wronsky, veteranul din Lufthansa de la Croydon, a fost lovit la dus, în clipa când a ajuns deasupra coastelor engleze. Execută o mişcare de întoarcere şi se duse să se prăbuşească în Franța.

În dimineața zilei de 1 septembrie, soarele, înălțându-se, luminează un peisaj dezolant pe majoritatea aerodromurilor din jurul Londrei. La ora şase, escadrila 72 decolează de pe Biggin Hill-ul mutilat pentru a se duce să aterizeze la Croydon. „Confortul era tare limitat şi acolo – relatează Deacon Elliott —, dar Croydon-ul nu suferise totuşi represaliile care se abătuseră asupra Biggin-ului”.

Pe aerodrom au fost instalate bucătării de campanie, aşa încât vântul stârnit de fiecare decolare zvârlea iarbă şi pământ în supă. Cu toate acestea, piloții fugiți de la Biggin Hill erau fericiți. Sunt conduşi la hotelul aeroportului, unde pot să-şi facă o baie şi să se bărbierească – lucru care nu li se mai întâmplase de trei zile.

Numai de-ar fi vreme rea! De s-ar arăta unul sau doi nori, măcar atât! Dar cerul era neîndurător de albastru. Dacă deasupra Mării Mânecii mai pluteau câțiva norişori albicioşi, lumina zilei nu va întârzia să-i gonească.

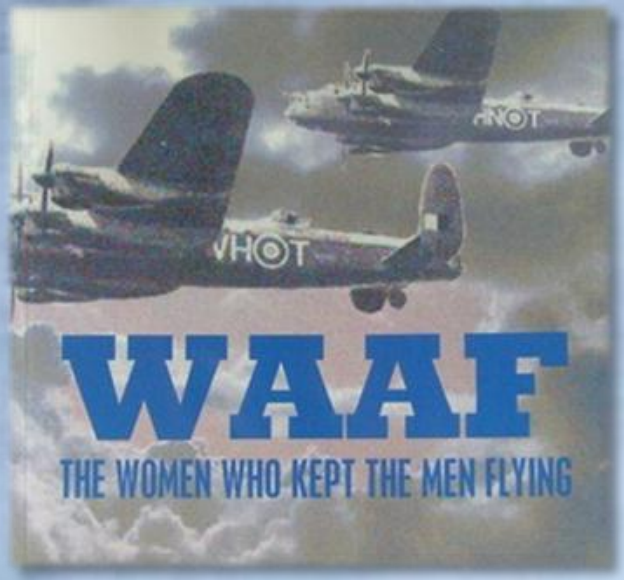
„La ora 9,55 – scrie Deacon Elliott – decolasem şl ne-am pomenit pe dată în ciorbă. Puteai spune că aparatele inamice – *Messerschmitt 109* – se aflau peste tot”.

Desmond Sheen

Erau o sută douăzeci de avioane din *Luftflotte II*, care, zburând deasupra Dover-ului, s-au împrăştiat apoi spre Eastchurch, Detling, Tilbury şi Biggin Hill. Pentru a le face față, Bentley Priory a lansat paisprezece escadrile şi jumătate. Printre acestea se afla şi nr. 72, care a fost zdravăn scuturată. Oswald Pigg fu dat lipsă. Va fi găsit îngropat sub *Spit*-ul lui într-o pădurice din Kent. Happy Thomson, care era rănit, a fost trimis la spital; Desmond Sheen a fost nevoit să sară cu paraşuta. În cursul coborârii văzu un pilot al unui *109* care, fiind în aceeaşi situație cu el, scăpă din hamul umbrelei şi se prăvăli spre pământ ca o piatră. El însuşi, ajungând la sol, a fost primit de un ofițer din armata de uscat cu un revolver în mână. „Fără a-i da atenție – povesteşte el – continuam să-mi strâng liniştit paraşuta şi intrai în vorbă cu el pe tonul cel mai firesc îngăduit de împrejurare”. Sergentul Pocock fusese serios lovit la picior de o schijă de obuz, iar la încheietura mâinii de un glonț.

În vremea aceasta, *Dornier*-ele bombardau Biggin Hill-ul. De la distrugerea Manston-ului nu se mai văzuse atâta îndârjire. Aerodromul se acoperi de pâlniile bombelor, iar piloții din escadrila 610, care se pregăteau să se urce în autobuze, pentru a se duce la odihnă la Acklington, trebuiră „să fugă la adăpost în păduri”. Unul dintre ei ascultă de ordinele unui ofițer „excesiv de zelos” care, cu revolverul în mână, le ordona să rămână pe loc. Neputincios, privea cum *Spitfire*-ul lui ardea. Escadrila 72, revenind din misiune, nu putu să aterizeze, fiind mânată spre Croydon. Se părea că, în acel moment, Biggin fusese părăsit de absolut toate escadrilele sale.

La Croydon, escadrila 72 se opri numai pentru a-şi reface plinul şi plecă din nou. Se izbi de o sută cincizeci de avioane germane care veneau de la capul Gris-Nez. „Am fost izolați unii de alții de avioanele lor de vânătoare în timp ce le atacam bombardierele. Acum fiecare îşi vedea de pielea lui — scrie Deacon Elliott. — *Spit*-ul meu a fost rău



(dreapta)
Sg. Helen E. Turner
Cap. Elsbeth C. Henderson

lovit : o gaură cât o farfurie în aripa stânga, coada deteriorată şi o puzderie de găuri în aripa dreaptă". El se târî până la Croydon, unde ateriza cu aparatul, de acum înainte inutilizabil.

Dacă Hawkinge, Lympne, Detling şi din nou baloanele din Dover au servit drept țintă germanilor, Biggin Hill fu totuşi acela care a primit cea mai gravă lovitură a zilei. A fost bombardat mortal pentru a şaptea oară. Tot ce putuse fi pus, de bine de rău, la loc după raidul de dimineață a fost din nou doborât fără cruțare. Centrala operațională a sectorului era sfărâmată.

Două telefoniste W.A.A.F.S. „au asigurat serviciul până-n ultima clipă". Întinse pe burtă la pământ, în mijlocul cioburilor de sticlă şi a schijelor, ele continuau să răspundă : „Yes, sir", ca şi cum situația ar fi fost normală. Apoi au fost tăiate şi firele. Pentru aceasta, cele două fete: sergentul Helen Turner şi caporalul Elsbeth Henderson, au primit medalia militară. După terminarea bombardamentului s-a hotărât scoaterea din clădirile şubrezite a echipamentului încă utilizabil, peste care s-ar fi putut prăbuşi zidurile şi plafoanele. Tehnicienii, lucrând în condiții de totală lipsă de confort şi de securitate, se încăpățânau să restabilească legăturile telefonice, dar, din ajun, de câte ori reuşeau, de atâtea ori un nou atac distrugea munca lor. Avioane ardeau. Fumul, emanațiile de gaz, praful făceau aerul de nerespirat. Biggin Hill, unde domnea haosul, o zăpăceală generală, era un morman de ruine, nu mai avea nici o asemănare cu un aerodrom. Alexander McKee relatează remarca făcută de ofițerul-mecanic Jackson : „Ori de câte ori venea un raid, piloții aflați la sol nu apucau niciodată să decoleze la timp. Când rămâi la pământ fără a putea riposta, moralul este atins. Pentru noi, care n-aveam nici măcar o armă, a fost o experiență deosebit de penibilă".

Câțiva piloți au obținut rezultate bune.

Hemingway notează în jurnalul său de bord :

Me 110

„1 septembrie, *dog fight* cu *Balbo*. Un *Me 110* probabil”.

Deacon Elliott făcu bilanțul zilei pentru escadrila lui : „Patru misiuni de intercepție – un record de şase *Me 109* confirmate, un *Do 17*, plus alte aparate avariate”. Jumătate din scor a fost „făcut” de nr. 72, însă rezultatul final era prost : pentru prima dată de la începutul bătăliei, germanii au doborât mai multe avioane decât au pierdut. La 1 septembrie vânzătorii de ziare londonezi înscriau cu cretă pe tabla lor neagră următoarea mențiune :

Germania : cincisprezece; Marea Britanie : paisprezece.

„Frumos şi cald”, „frumos şi cald”, „frumos şi cald”. Aceştia erau termenii buletinelor meteorologice din 2, 3 şi 4 septembrie.

Luftwaffe izbeşte cu lovituri puternice în pavăza de aerodromuri. Ea căuta să distrugă punctele de apărare, „ale celei mai mari ținte din lume”. Eastchurch, Rochford, Debden, Biggin Hill (din nou!) şi North Weald au fost sfărâmate. Pagubele cele mai importante s-au produs pe acesta din urmă : hangare incendiate, instalații telefonice scoase lin funcțiune, centrala operațională lovită în plin...

În ziua de 2 septembrie, la escadrila 72 se desfăşoară o idevărată pantomimă pentru comandanți. Escadrila, care a petrecut noaptea în linişte după emoțiile din ajun, este mutată la Hawkinge. Piloții respectivi se bucură de reîntoarcerea wing commander-ului Lees, care a venit să petreacă opt zile alături de ei. Chiar din prima misiune, comandantul escadrilei Collins a fost trimis la pământ cu răni grave la genunchi şi la mână. Ted Graham fu desemnat să preia comananda. Dar nu pentru mult timp, fiindcă e doborât deasupra Lympne-ului. Dar cu wing commander-ul Lees ce s-a întâmplat? Se prăbuşise foarte curând la Hawkinge, şi numai cu foarte mare dificultate a putut fi extras din carlinga lui. Se înălță însă din nou, pentru a se rătăci într-un roi de *Messerschmitt*-uri *110*. Fu supus unei intense mitralieri

şi scăpă cu aparatul bun de dat la fiare vechi şi cu pulpa deschisă. „Ghinion – notează Deacon Elliott —, am sperat că va rămâne cu noi o săptămână întreagă". Sergentul Norfolk avu mai mult noroc. S-a izbit de pământ cu avionul în flăcări, dar scăpă neatins. Totuşi, blestemată zi !

Escadrila îşi atribui optsprezece victorii, dar scorul final era din nou foarte strâns; treizeci şi cinci de avioane germane doborâte, față de treizeci şi unu britanice.

Ca şi în nopțile precedente, Liverpool-ul fu din nou bombardat. Ordinele lui Göring erau executate cu punctualitate.

La 3 septembrie, în cursul incursiunilor lor asupra aerodromurilor, agresorii au încercat o nouă tactică, aceea de a amesteca totul la un loc. Dându-şi seama că avioanele de vânătoare ale R.A.F.-ului se străduiau să izoleze bombardierele, pentru a le doborî mai uşor, ei s-au hotărât să zboare în formație amestecată, bombardierele şi aparatele de vânătoare laolaltă. Încercarea n-a fost concludentă, şi Luftwaffe reveni repede la metoda obişnuită: mai rapide, *Messerschmitt*-urile *109* zburau deasupra *Dornier*-elor, *Heinkel*-elor şi a *Junker*-elor, pentru a coborî în picaj atunci când acestea sunt atacate.

„Ne aflam tot la Croydon – scrie Deacon Elliott —, afară pe pistă, lângă aparatele noastre, ascultând neîntreruptele gemete ale sirenelor. Deoarece raidurile se succedau fără încetare, nici nu se mai putea deosebi semnalul de încetare a alarmei de cel de începere a ei şi viceversa".

Încheie apoi :

„N-aveam alt sistem de protecție decât tranşeele... Şi apoi, începuserăm să fim, oricum, puțin plictisiți de toată această poveste".

Azi, meci nul : Germania şaisprezece, Marea Britanie şaisprezece.

„Ziua de 3 septembrie – povesteşte Alan Deere – a însemnat pentru escadrila 54 ultima zi din bătălia pentru Marea Britanie”.

După patru ieşiri şi nişte ciocniri fulgerătoare cu *Messerschmitt*-uri *109* şi *110*, seara, târziu, escadrila 54 cedă locul escadrilei 41... O filă fusese întoarsă...

În ziua aceea, pe lângă lupte, bombardamente şi plecări, s-a mai petrecut, puțin înaintea zorilor, o întâmplare tare curioasă. Doi olandezi aflați în solda germanilor au debarcat nu departe de Hythe, la sud-vest de Folkestone. Veneau de la Touquet şi aveau misiunea de a informa trupele de debarcare, al căror asalt părea iminent. Au fost descoperiți de o patrulă umblând de-a lungul coastei cu câte o pereche de încălțăminte de schimb înnodată în jurul gâtului. Erau echipați cu un post emițător de radio.

Ceva mai târziu, alți doi spioni au atins uscatul la Dungeness. Ei s-au separat. Unul din ei era un german, care, odată rămas singur, a început să instaleze o antenă în vârful unui copac şi să emită mesaje. Al doilea, de naționalitate necunoscută, se lăsă prins prosteşte, mergând să ceară cidru într-un local public în afara orelor autorizate pentru consumarea băuturilor alcoolice. Colegul lui a rost arestat a doua zi.

Toți patru au fost judecați. Unul dintre olandezi este achitat, iar ceilalți trei spioni, spânzurați.

4 septembrie.

„Prima patrulă de dimineață la 27 000 de picioare – nota Deacon Elliott. – N-am zărit nimic. Timpul foarte cald şi fără nori”.

În ziua aceea, conform ordinului biroului operațional al Luftwaffe-ului datat 1 septembrie, bombardierele, în timp ce-şi efectuau raidurile împotriva aerodromurilor, s-au dus să atace şi o

Uzinele Vickers Armstrong

Bombardier Vickers Wellington

uzină de aviație. Obiectivul se găsea la Brooklands, sediul uzinelor Vickers-Armstrong, care fabricau bombardierele Wellington. Paisprezece *Ju 88* traversară ca o linie luminoasă masa de operații şi trecură neobservate în puzderia de formații aliate în zbor. Iată-le urmând clandestin linia căilor ferate din sud. Ajungând la Brooklands, se năpustiră asupra clădirilor cu iuțeala trăsnetului. Din fericire, sergentul însărcinat cu apărarea antiaeriană a uzinei Vickers, fu vigilent : primii doi atacatori sunt trântiți la pământ. Vacarm teribil, confundat cu explozia bombelor. Cu toată dezordinea strecurată în rândurile *Junker*-elor, încărcătura lor nimereşte ținta. Şase bombe au fost dc ajuns pentru a ucide optzeci şi opt de oameni şi a răni şase sute, imobilizând uzinele pentru patru zile.

La reîntoarcere, *Hurricane*-le se repeziră la bombardiere deasupra Clandon-ului. Alte lupte se angajează cam peste tot. Deacon Elliott văzu revenind la Hawkinge pe camaradul său Dutch Holland, care ieşise dintr-o confruntare cu un *Messerschmitt 110*, şi făcu maliții os remarca : „Aparatul lui semăna mai mult cu o râşniță de piper decât cu un *Spitfire*. Avea găuri până şi-n palele elicei”.

Ziua a fost grea. Mai mulți piloți din escadrila 72 voiau s-o termine la Londra. N-au reuşit însă. reîntorşi destul de dezamăgiți, şi-au găsit camarazii în pat. „Am făcut o baie – mai spune Deacon Elliott —, am luat o masă bună şi ne-am strecurat cu mare desfătare în cearşafuri”.

Marea Britanie a bătut Germania cu douăzeci si cinci la şaptesprezece.

Liverpool-ul din nou bombardat.

Oameni cenuşii ca oțelul, cu revere mari albe, se agită. Portiere trântite, ordine strigate cu glas tare, săli de conferință cu hărți mari atârnate pe pereți: Luftwaffe era stăpânită de emoție. La 1 septembrie,

Reichsmarschall

maiorul baron von Falkenstein dădu semnalul. El afirma că, de la 8 august, pierderile R.A.F.-ului şi ale Luftwaffe-ului au fost de 1 207 şi respectiv 467 de aparate. După el, englezii ar fi pierdut chiar un număr considerabil mai mare şi încheia :

„Aviația de vânătoare engleză este într-o situație foarte rea. Dacă atacurile noastre vor continua şi în cursul lunii septembrie cu condiția ca vremea să ne-o permită, ne putem aştepta ca raidurile aeriene, nemaiântâlnind decât o rezistență slăbită, să se poată intensifica într-o măsură apreciabilă împotriva porturilor şi a locurilor de producție".

Două zile mai târziu, alte uşi de maşini trântite, noi saluturi hitleriste – de data aceasta cu mare pompă, la Haga. Pe una din limuzine flutură pavilionul Reichsmarschall-ului Hermann Göring. Şeful suprem al Luftwaffe-ului, însoțit de credinciosul Beppo, a convocat pe Feldmarschall-ii Sperrle şi Kesselring împreună cu statele lor majore.

Cu siguranță că aceasta a fost ziua în care Germania a pierdut bătălia pentru Anglia. Curioasă asociere ! La 16 mai, Dowding, cerând rechemarea din Franța a escadrilelor sale, a oferit Marii Britanii posibilitatea de a face față primelor atacuri violente ale duşmanului. La 3 septembrie, Göring, modificând fundamental instrucțiunile date celor trei *Luftflotte*, a permis *Fighter Command*-ului să răsufle într-un moment crucial şi a salvat aviația de vânătoare britanică. Aceasta era ceea ce numeau germanii *Zielwechsel* : schimbarea obiectivului, care s-a dovedit a fi însă marea eroare a carierei Reichsmarschall-ului. Trebuie să i se acorde însă două scuze : nerăbdarea führer-ului de a ataca Londra şi superba siguranță a lui Kesselring.

Să încercăm să adâncim puțin lucrurile. În ajun, la 2 septembrie, Hitler dăduse ordinul formal de a se întreprinde „raiduri de represalii asupra Londrei". Vremea tergiversărilor trecuse. Într-o săptămână, datele politice şi psihologice ale problemei s-au schimbat. La sfârşitul

lunii august, Hitler a socotit că şi-a consumat faimoasa sa „rezervă de răbdare”. Cu opt zile în urmă fuseseră mutați la infanterie neîndemânaticii care aruncaseră câteva bombe asupra Londrei. Azi însă era pregătit, pentru a doua zi, un discurs incendiar în fața Reichstag-ului. Göring îi cunoştea, desigur, conținutul. „De trei luni – va spune Hitler – n-am dat nici o replică, gândindu-mă că englezii vor înceta raidurile lor criminale. D-l Churchill a văzut în aceasta un semn de slăbiciune. Să ştie deci că acum vom răspunde noapte de noapte. Vom înfrânge manevrele acestor piloți ai întunericului”.

Churchill ! El, umbra lui, influența în cele din urmă tot jocul. După cacealmaua magistrală din noaptea de 25 spre 26 august, el a obținut ceea ce dorise : la duşman patima a învins rațiunea. Stăpânul Reich-ului era furios. A ordonat concentrarea flotilelor de debarcare, foarte vizibilă, în porturile Mării Nordului, a trimis agenți în teritoriul inamic. Abandonează „geniala sa intuiție”, aceea care, împotriva avizului marelui comandament al Wehrmacht-ului, a dus la străpungerea de la Sedan. De atunci, totul, chiar şi miracolul, putea fi imaginat.

Venind la Haga, Göring ştia foarte bine ce anume dorea führer-ul. Era pregătit pentru aşa ceva. Desigur că dacă ar fi fost după el, n-ar fi acționat aşa. Dovadă, toate instrucțiunile sale precedente aflate acolo : el n-a încetat vreodată să preconizeze nimicirea R.A.F.-ului cu prioritate asupra oricărui alt obiectiv. Prin urmare, el nu dorea *Zielwechsel*-ul, dar era gata să i se supună.

Spera poate că i se vor oferi însă excelente motive de a-l amâna? Prezența lui Schmid, care purta moralmente sub braț „Studiul lui albastru”, lăsa să se presupună acest lucru. Beppo avea destule motive să se mire că în mai puțin de o lună au fost doborâte 1 200 de avioane de vânătoare britanice, pe când R.A.F.-ul nu avusese cu totul, înainte cu trei săptămâni, decât 675. Asta ar fi însemnat că producția lunară a

Kesselring

Sperrle

uzinelor engleze depăşea – şi încă în ce proporție! — cele 180-300 de aparate prevăzute[1]. Apoi, în sfârşit, rezistența opusă zilnic de către *Fighter Command* dovedea în mod strălucit că, în pofida puternicelor lovituri primite, acesta nu fusese încă făcut definitiv inofensiv.

— În ce situație se află, după dumneavoastră, *Fighter Command*-ul?, sunt întrebați cei doi mareşali.

Kesselring, foarte concis, răspunse :

— Aviația de vânătoare engleză e lichidată.

Sperrle îşi scoase şi-şi puse la loc monoclul înainte de a răspunde :

— Ea mai numără încă o mie de aparate.

Göring asculta. Kesselring îşi expunea planul : aerodromurile de la sud de Londra au fost distruse. Dacă voiau să dea o lovitură decisivă capitalei engleze, acum sau niciodată era momentul de a încerca aşa ceva. Majoritatea escadrilelor, sau ceea ce mai rămăsese din ele, a fost nevoită să se refugieze mai la nord. Englezii au pierdut deci unul din atuurile lor esențiale : nu mai puteau interveni atât de repede, iar raza de acțiune a avioanelor lor de vânătoare risca – la rândul ei – să le pună probleme. Göring era de acord. Führer-ul voia ca Londra să fie pedepsită. Singura întrebare pe care o punea el, şeful suprem al Luftwaffe-ului, era următoarea :

— Sunteți de părere că aviația de vânătoare inamică este suficient de slăbită pentru a se putea încerca o asemenea operație fără mari riscuri pentru bombardiere?

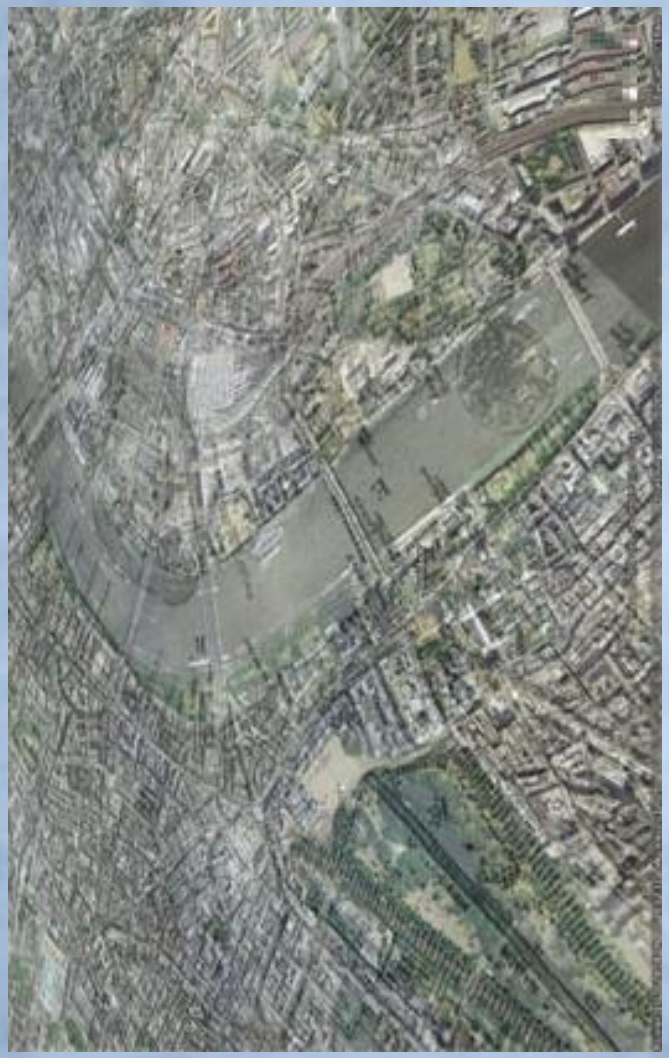
— Nu !, răspunse răspicat Sperrle.

— Da !, afirmă Kesselring.

— E necesar să perseverăm în atacurile împotriva aerodromurilor, continuă Sperrle.

Iar Schmid îl susținu cu hotărâre, sprijinindu-se pe „Studiul lui

[1] Producţia reală a fost de 496 de avioane în iulie, 476 în august şi 467 în septembrie.



albastru”.

— Nicidecum, replică Kesselring. Nu vom reuşi să distrugem aviația de vânătoare engleză pe sol. Dacă vreți să terminați cu R.A.F.-ul, trebuie să-l siliți să-şi scoată nasul. Pentru aceasta există o singură metodă : bombardarea Londrei. Atunci, *Hurricane*-le. şi *Spitfire*-le supraviețuitoare vor fi obligate sa primească lupta. Lovitura de grație o vom da în aer. Kesselring triumfă.

Avea dreptate Dowding să profetizeze în iunie 1940 :

— Faptul că Londra este aproape îi va face pe germani să piardă războiul!

Conferința se încheie. Hotărârea a fost luată. Se va da prioritate bombardării Londrei. Se strâng dosarele, se închid servietele. Toți se ridică.

Încă o dată ordine, portiere trântite, uniforme cenuşii ca oțelul cu mari ornamente din piele albă. Pleca un Reichsmarschall.

În Marea Britanie, pe aerodromurile devastate ale „celei mai mari ținte din lume”, unde se numărau cu zgârcenie piloții încă în stare de a lupta şi aparatele încă neatinse de bombe, nimeni nu bănuia că se obținuse, la masa verde, una din cele mai strălucite victorii. Oamenii îşi aminteau numai că azi au făcut meci nul cu Luftwaffe : şaisprezece la şaisprezece, şi că se clătinau pe picioare de sfârşeală şi somn.

Aceasta este marea cotitură.

Liverpool a fost bombardat.

La 5 septembrie, un agent german care a reuşit să nu fie prins în tot timpul războiului făcu un raport precis şi amănunțit al obiectivelor aflate la Tunbridge.

În realitate, el se găsea la Camber on Sea, nu departe de Hastings. Eroarea se datora faptului că responsabilul biroului de poştă-băcănie

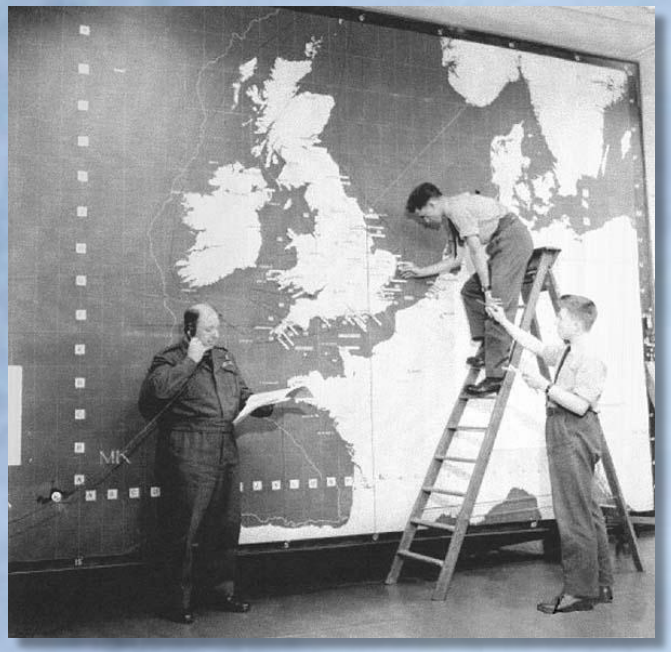
din localitate, conformându-se instrucțiunilor guvernamentale, ştersese numele localității de pe fațada clădirii. Nu-l lăsase decât pe al său personal. Nenorocirea făcu ca el să se numească Tunbridge – întocmai ca şi satul din Kent.

„Nu mai avem decât nouă *Spitfire*”, notează Deacon Elliott în dimineața de 5 septembrie.

La rândul lui, Keith Park indică în raportul său : „Bombardamentele zilnice ale germanilor au provocat pagube importante la cinci dintre aerodromurile noastre înaintate şi la şase sau şapte dintre centrele noastre operaționale, în jurul lui 5 septembrie, rezultatul acestor atacuri a făcut să scadă simțitor potențialul defensiv al aviației de vânătoare engleze. Scoaterea din funcțiune a numeroase instalații telefonice, obligația de a se servi de posturi de comandă operaționale întâmplătoare, echipate cu material de adunătură, precum şi dislocarea aproape totală a dispozitivului defensiv fac foarte dificilă conducerea în timpul zborului a escadrilelor trimise să lupte”.

Exact în acest moment interveni Dowding.

Niciodată Air Chief Marshal-ul nu păruse mai auster, mai absorbit de gândurile lui interioare. Bunicul său, reverendul Benjamin Charles, i-a lăsat moştenire un profund dispreț pentru tot ce era neesențial. Dowding era prins în vârtejul bătăliei, ştia că escadrilele lui erau descompletate şi aerodromurile distruse. Suferea pentru băieții lui, dar continua să gândcască şi să acționeze fără pasiune, cu o luciditate rece. „Germanii – scria el – pot să scoată din uz vremelnic unul sau două din aerodromurile noastre, ca Manston şi Hawkinge, dar avem atâtea aerodromuri-satelit, încât, până la urmă, ci ne pot pricinui doar o dificultate trecătoare”. Unii dintre ofițerii săi aveau impresia că el *nu trăia* evenimentul. E adevărat, dar o făcea pentru a-l *contracara* mai



bine.

La Bentley Priory, soarele dogorea. El aşternea pe imensa peluză umbra turnului şi aceea a unui cedru mare. Dowding a aflat că şeful grupului 11 i-a executat instrucțiunile. Air Chief Marshal-ul ordonase ca uzinele de aviație să fie supravegheate în mod deosebit. De multă vreme se aştepta ca ele să fie luate drept țintă. I se părea un lucru inevitabil. Germanii au căutat mai întâi să distrugă avioanele în aer, apoi, eşuând, s-au înverşunat împotriva lor la sol. Odată depăşit şi acest stadiu, văzând că mereu apar altele tot atât de numeroase care li se opun, se vor îndrepta drept la sursă şi vor lovi uzinele. Park anunță că avea patrule în jurul Kingston-ului, Langley-ului, Brooklands-ului şi Southampton-ului. Dowding confirmase că de fiecare dată când erau semnalate aparate inamice la sud de Tamisa, grupul 10 trebuia să trimită escadrile de întărire pe axele Brooklands-Croydon şi Brooklands-Windsor. Park insistă în special asupra apărării Southampton-ului.

În *Ops'rooms* piesele începuseră să alunece deja pe tablele de şah. „La Hawkinge pentru toată ziua – notează Deacon Elliott. – Prima patrulă : două loturi de *Me 109* la 27 000 de picioare şi multe neplăceri”.

Luftwaffe recurse la un nou şiretlic. Pentru a distrage atenția de la Biggin Hill, care era obiectivul lui principal, îşi lansă bombardierele asupra Croydon-ului. La înapoiere, acestea au fost atacate de şase *Spitfire*. Von Selle, care comanda cele treizeci de *Messerschmitt 109*, ordonă :

— Pe ei !!

Chiar în clipa aceea, un *Spit* şi-a trimis prima salvă. Plonjând, von Selle a scăpat, dar ea lovi pe cel din dreapta lui, pe locotenentul Franz von Werra. Aparatul se cutremură, pilotul îl răsturnă pe dreapta,

părăsind haita ca un animal rănit. Englezul îl urmări. Lipit de coada lui, căuta o poziție favorabilă ca să-l dea gata. Von Werra răsuci butoanele : radioul lui era mort. Se hotărî să dea gazele din plin. Motorul, care fusese lovit, se împleticea. Aruncă o privire înapoi : *Spit*-ul era acolo. Apăsă pe manetă : nimic. Scurte rafale încadrau *Messerschmitt*-ul. Pământul se apropia. Livezi şi câmpuri de hamei. Un şir de arbori, un acoperiş de fermă. Avionul atinse pământul şi sări din nou în sus. Nişte muncitori care încărcau lădiţe cu fructe într-un camion îl văzură brăzdând miriştea învăluit într-un nor de praf, apoi oprindu-se...

Trecură câteva secunde. Carlinga se deschise, şi pilotul ieşi teafăr. Îşi scoase casca, sări pe o aripă, apoi pe pământ. Aici, aruncă o privire în jur. Va fugi? Nu, se apleacă. S-ar spune că se zăreşte strălucirea unei flăcări.

Bucătarul bateriei de reflectoare din vecinătate, venise fuga cu camarazii lui.

— Repede ! O să dea foc avionului !

Când englezii ajunseră la pilotul învins, el mai ţinea în vârful degetelor documentele lui de zbor care ardeau. Le despăturise ca să ardă mai bine. Câţiva fluturi negri pluteau spre pământ.

Germanul fu înconjurat, percheziţionat. Tăcea. Când fu scos din ogor, întinse mâna şi culese un măr. Îl sfărâmă între dinţi şi scuipă cotorul. Ceva mai departe, voi să repete gestul. De data asta, un soldat îi împinse puşca în şale. Von Werra ridică din umeri. O maşină îl transportă la Manston, cartierul general al poliţiei comitatului.

Cei doi paznici lăsaţi lângă *Messerschmitt* erau fascinaţi de figurinele înşirate sub zvastica ce împodobea ampenajul. Şase benzi mari verticale imprimate cu cocarde, din care două franceze şi şase britanice, iar deasupra, cinci săgeţi cu culorile engleze. Pilotul doborât avea deci treisprezece victorii la activ. Cu siguranţă că era unul dintre

D.F.C.

Edward G. Robinson

aşii aviației germane.

John Terrence Webster, autorul acestei frumoase lovituri, număra şi el paisprezece victorii omologate. Fusese decorat cu D.F.C.[2] Nu va avea însă prilejul să-şi sărbătorească ultimul triumf, pentru că va fi omorât în cursul după-amiezii.

Desmond Sheen din escadrila 72 fusese lovit de o rafală trasă din spate. Întâmpină cele mai mari greutăți din lume ca să iasă din carlinga lui şi nu sări decât în ultima clipă. Căzu într-o pădure. Paraşuta se agăță în creştetul unui copac. Se degajă din ea şi, rănit, se târî până la şosea. Un polițist îl culese şi-1 duse până în satul vecin.

Era satul Maidstone, unde fusese adus şi von Werra.

Sus, luptele continuau.

Londra era liniştită. Războiul intrase în al doilea an. Trei milioane de oameni se aflau sub drapele şi se uitase aproape cu desăvârşire că toate acestea avuseseră ca pretext statutul Danzig-ului.

Joi seara, Brigada a V-a de infanterie din Noua Zeelandă dăduse un concert la Trafalgar Square. Viața îşi urma cursul. La Teatrul de artă se dădea ultima piesă a lui Jean Cocteau „Maşina infernală", iar la Institutul francez, un divertisment în două limbi. Edward G. Robinson triumfa pe ecrane în „The magic bullet" („Glonțul fermecat") şi se anunța apariția unui film ceh dinaintea ocupației germane intitulat „The fall of a Tyrant" („Prăbuşirea unui tiran").

Campania inițiată de lordul Beaverbrook continua, iar colectarea de fonduri pentru *Spitfire* depăşea toate prevederile : „Un cimitir pentru visele duşmanilor". Doamna J. Kennedy, soția ambasadorului Statelor Unite, înființa prima ambulanță americană.

[2] Distinguished Flying Cross (Distincţie a Crucii zburătoare).

Nimeni nu se mai preocupa de amenințările lui Hitler. La urma urmei, gândea lumea, nu va reuşi niciodată să facă mai mult decât a făcut până acum! Discursul lui dovedea pur şi simplu că bombardamentele executate de R.A.F. au zguduit nervii germanilor. Pădurea Neagră nu era în flăcări? Şi apoi, acest domn care vociferează îndărătul unui microfon nu trebuie să fie chiar aşa de tare cum pretinde, căci altfel cum ar fi lăsat să-i scape printre degete 350 000 de soldați englezi la Dunkerque?

Lumea prefera să se ocupe de ceea ce era mai interesant. De pildă, se făceau auzite plângeri împotriva lipsei de belciuge de fier pentru legarea cailor. Aceştia se speriau în timpul alarmelor şi, dacă nu erau legați, riscau să se rănească sau să rănească trecătorii. Cât despre păsări, s-a studiat şi comportarea lor. Fazanii dădeau alarma înaintea sirenelor. Prin unele cotețe, găinile începeau să cotcodăcească înainte ca bombardierele să fi fost semnalate. Rândunicile şi lăstunii, dimpotrivă, păreau să se dezintereseze de ceea ce se întâmpla deasupra lor. Au fost văzute unele continuându-şi zborul cu toată seninătatea în toiul unui raid, în timp ce un avion lua toc în preajma lor, iar patru paraşute se legănau la aceeaşi înălțime cu ele.

Un fapt important : Ministerul Aerului publică un avertisment privind tocmai pe aviatorii care săreau cu paraşuta. Probabil că s-au agitat prea multe furci şi arme în ultimul timp. Dacă se recomanda să nu se slăbească vigilența, nu era însă cazul să se considere orice paraşutist ca fiind neapărat un duşman. Nu trebuia folosită forța împotriva lui decât în cazul că avea o atitudine amenințătoare sau încerca să comită acte duşmănoase.

„Nu numai că exista posibilitatea ca paraşutistul izolat să fie un pilot de vânătoare britanic – reaminteşte avertismentul —, dar putea fi tot atât de bine şi unul dintre aliații noştri polonezi, cehi, francezi sau belgieni, care nu puteau pronunța nici un cuvânt englezesc”.

În Hyde Park se făcea canotaj.
Era tare cald.
Oamenii n-aveau încă habar de nimic.

Liverpool-ul a fost bombardat.

În seara zilei de 5 septembrie, Deacon Elliott făcea bilanțul escadrilei 72, care tocmai primise o telegramă de felicitare de la grupul 13 pentru recentele lui succese.

„Numai Dutch Holland a doborât un *109*. Pierderi tragice. Snowy Winter, lovit, a încercat să sară, dar a fost ucis. Gray de asemenea ucis de un *Me 110*. Sergentul Gilder, cu aparatul aprins, s-a descurcat şi a reuşit să-l redreseze şi să fugă cu el. Desmond Sheen rănit încă o dată. Se află la spitalul Sidcup".

Mae West

Şi Richard Hillary se afla la spital.

Fusese doborât în dimineața zilei de 3 septembrie, după o încleştare cu un *Messerschmitt*. Având arsuri grave, căzu în Marea Mânecii, unde, datorită lui Mae West a lui – piloții englezi, spre deosebire de cei germani, nu aveau încă *bertoane*[3] —, a plutit multă vreme. L-a cules o barcă de salvare de la Margate. „Mi-au împins o sticlă de coniac între buzele mele umflate. O voce a rostit : «E-n regulă, Joe, e unul de-ai noştri şi mai mişcă încă». Eram salvat. Nu m-am simțit nici uşurat, nici furios : situația nu mă mai interesa".

L-a deşteptat un coşmar. Se afla într-un pat şi cineva îi ținea brațele :

— Haideți, liniştiți-vă. Aşa, fiți cuminte. Totul va fi bine. V-a fost tare rău. Nu trebuie să vorbiți.

[3] Bărci din pânză cauciucată.

„Mi-am dat seama, puțin câte puțin, de ceea ce se întâmplase – scrie el. – Mi s-au curățat obrazul şi mâinile, şi apoi au fost unse cu acid tanic, care făcuse o crustă neagră. Numai ochii fuseseră tratați altfel, fiind dați cu un strat gros de violet de gențiană. Brațele mi se odihneau pe nişte scândurele în fața mea, cu degetele întinse ca nişte gheare de vrăjitoare, iar corpul îmi era atârnat elastic în nişte benzi, pentru a nu-l lăsa să atingă patul”.

Încă un client pentru doctorul A. H. MacIndoe !

Va sfârşi, ca şi Geoffrey Page, prin a fi instalat în faimoasa sală nr. 3 a spitalului din East Grinstead, refugiul cobailor[4].

6 septembrie.

„Nu ne-au mai rămas decât cinci *Spitfire* utilizabile, cifra cea mai scăzută a escadrilei de la începutul războiului”, remarcă Deacon Elliott.

Escadrila 72 decolează cu patru aparate, ducându-se să se ataşeze escadrilei 66. Împreună întâlnesc nişte bombardiere puternic escortate de avioane de vânătoare. Cu toată disproporția forțelor, englezii atacară. Deacon Elliott expedie două salve într-un *109*, pe care-l văzu prăvălindu-se şi lăsând în urmă o lungă coadă de fum negru. S-a sfărâmat aproape de Marden. Dar şi *Spit*-ul său fusese lovit. Parbrizul zburase, aripile îi erau stâşiate, şi la o mie de picioare înălțime se desfăcu şi capota motorului. Aparatul luă foc.

„Am sărit de la aproximativ 800 de picioare – raportează Deacon Elliott – şi am aterizat într-un lan de hamei”.

Era vădit că membrii locali ai apărării voluntare nu citiseră recomandările ziarului „Times”! L-au mitraliat pe pilot cu un entuziasm egalat numai de stângacia lor. În cele din urmă, lucrurile se lămuresc,

[4] Clubul „cobailor” n-a fost creat oficial decât la 20 iulie 1941, dar piloţii care suferiseră arsuri puteau să fie deja numiţi astfel.

iar strângătorii de hamei îi oferă lui Deacon Elliott ultima lor sticlă de bere – „cât de răcoritoare!” Apoi, aşezați pe jos, aşteptând camioneta armatei, au stat de vorbă despre multe şi mărunte. Mai ales despre bătălie. Strângătorii de hamei nu erau mulțumiți. Se aşteptau să vadă în regiune mai mulți *huni* doborâți şi mai puțini băieți din R.A.F. În timp ce-şi bea berea, Deacon Elliott era dezolat că-i dezamăgise...

Churchill întocmi bilanțul raidurilor asupra Marii Britanii în timpul lunii august : 1 075 de civili ucişi, din care 335 de femei şi 113 copii.

În seara de 6 septembrie, la Londra, unde temperatura se răcise, populația adormi liniştită. Pentru ultima oară.

XIV. O MARE PREMIERĂ

O armada de mici ambarcații, străbătând canalele şi căile navigabile, a ajuns în porturile de la Marea Mânecii şi din strâmtoarea Calais, din Belgia şi din Olanda. Ea se alătură vaselor maritime. În total, 168 de vase de transport, 1 910 şlepuri, 419 remorchere şi aproape 1 600 de vedete.

În noaptea de 7 spre 8 septembrie, ele au fost atacate de *Blenheim*-uri; *Joint Intelligence Committee* (serviciul de informații interarmate) crezu de datoria sa să informeze guvernul că o debarcare „putea fi iminentă".

În dimineața aceea, timpul era frumos în sud; stăruia doar o ceață uşoară. Începea o zi splendidă.

La Bentley Priory, Dowding îşi făcea calculele. Fiecare dintre escadrilele sale nu mai avea, în medie, decât şaisprezece piloți operaționali în loc de douăzeci şi şase.

Se spunea că numărul total al *Spitfire*-lor şi al *Hurricane*-lor ce puteau fi utilizate imediat se ridica la o sută douăzeci şi cinci de aparate.

În fața lui, în *Operations'room*, avea, pe tabla neagră, situația fiecărei baze. Unde va lovi duşmanul? Piesele galbene, care înfățişează bombardierele germane, încotro vor fi împinse pe masa cea mare împărțită în pătrate? Dowding nu rămase mult timp în odaia rotundă. Străbătu holul, împinse uşa biroului său şi se cufundă în studierea „planului de stabilizare". Cu escadrilele lui epuizate, ale căror efective

par că i se fărâmițează între degete, el va proceda oarecum ca un ghid gastronomic, care clasează restaurantele cu masă bună. În loc să le atribuie câte trei, două sau o stea, el le repartizează câte o inițială : A, B şi C.

A-urile sunt escadrilele grupului 11. Pentru a le întări flancurile, el afectă acolo forțe dislocate de la vest, din grupul 10, sectorul de la Middle Wallop, şi de la nord, din grupul 12, sectorul de la Duxford. **B**-urile sunt cele cinci escadrile din grupurile 10 şi 12 destinate să schimbe escadrilele A în cazul în care vreunul din ele ar trebui în întregime înlocuit. În fine, **C**-urile sunt toate celelalte escadrile. Ele sunt compuse fiecare din cinci sau şase piloți încercați care servesc de instructori noilor recruți din *Fighter Command* şi constituie, într-un fel, ultima rezervă.

Acest „plan de stabilizare” datat 8 septembrie venea tocmai la timp. El demonstra că Air Chief Marshal-ul îşi făcuse alegerea : el juca pe cartea Keith Park. Pe grupul acestuia, nr. 11, axa el întreaga apărare antiaeriană a Marii Britanii. „Trebuie să-i aduc un sincer prinos de recunoştință lui Keith Park”, va scrie el mai târziu. Jucând pe cartea lui Park, însemna să accepte şi tactica micilor formații. Dowding se va arăta categoric şi asupra acestui punct. „Cred – spunea el – că, dacă în acel moment s-ar fi adoptat la grupul nr. 11 politica marilor formații, numeroase bombardiere inamice şi-ar fi atins ținta fără nici o piedică”.

Nu încape îndoială că, în dimineața de 7 septembrie, şeful grupului 11, simțindu-se susținut, îşi impuse stilul său. La „Marea premieră” ce se pregătea, *Fighter Command*-ul va fi îmbrăcat după moda Keith Park. De la Uxbridge plecară instrucțiuni precise. Ele recomandau controlorilor punctelor de comandă să se limiteze numai la transmiterea fără nici o modificare a indicațiilor de altitudine comunicate de piloți. Se constatase că, de la o vreme, operatorii aveau tendința

Tactica micilor formaţii

de a micşora altitudinea formațiilor inamice, fără îndoială, pentru a întări moralul escadrilelor trimise în urmărirea lor. Astfel, vânătorii s-au aflat de prea multe ori în situația de a ataca țintele de jos în sus, ceea ce le crea un dezavantaj grav. Ca o reacție împotriva acestor sub estimări, numeroşi piloți căpătaseră prostul obicei de a comunica la *Ops'room* altitudini majorate. Ei credeau că fac astfel un serviciu camarazilor lor, care aveau să fie alarmați ulterior. Park cerea cu fermitate atât unora, cât şi celorlalți să comunice pur şi simplu adevărul[1].

El impuse o doctrină escadrilelor : „În măsura în care atacul duşman le lasă timp, ele trebuie să se grupeze două câte două. Grosul formației inamice trebuie să fie interceptat de un număr de aparate de vânătoare cât mai mare cu putință, şi aceasta între coastă şi linia constituită de centrele operaționale". Zburând mai sus, escadrila de *Spitfire* avea misiunea de a da peste cap ecranul aparatelor de vânătoare de escortă. Cu un etaj mai jos, escadrila de *Hurricane* trebuia să se năpustească asupra bombardierelor.

Keith Park era gata. Ştia că e pe cale să angajeze cea mai importantă partidă din viața lui. Nu ştia însă că era numai o problemă de ore.

În cursul dimineții, impresionat poate de informația comunicată de *Joint Intelligence Committee*, Ministerul Aerului transmise un mesaj la Bentley Priory :

„Considerăm debarcarea iminentă."

Trenul *Asia* se opri.

Mareşalul Göring coborî din el. Siegfried se ducea la cavalerii lui de

[1] Sau mai exact, pur şi simplu falsul adevăr. Într adevăr, pentru a deruta serviciile de ascultare germane, Dowding hotărâse să se dea o valoare trucată indicaţiilor Angel, care furnizau altitudinea, astfel, de pildă, Angel 18 000 nu mai însemna altitudinea de 18 000 picioare, ci de 21 000 de picioare.

la capul Blanc-Nez. Aerul mirosea a mare şi a alge. Fink era acolo în ținută de zbor, gata de plecare. Pe toate aerodromurile „vitejii soldați” purtau armuri. Ele se numeau *109*, *110*, *Dornier*, *Heinkel*. Culoarea le-a fost estompată sau au fost vopsite în albastru ca să nu lucească la soare. Lăncile sunt mitraliere sau tunuri de 20 mm, iar buzduganele sunt bombe. Era timp frumos. Dârele de nori de pe cer vor înlocui flamurile.

Acum, când hotărârea era luată, Göring nu-şi mai punea probleme. Voia victoria. Privind toate aceste fețe încrezătoare, era sigur că o va obține. Purta poate în deget inelul împodobit cu un solitar, pe care-l primise de la tatăl său? Este vorba de o poveste tare veche. Ea s-a petrecut în timpul primului război mondial, când Göring fusese numit cavaler al ordinului „Pentru merit”. Primise prima sa bijuterie războinică. Agățându-şi-o de gât, trimisese ordonanța la München să-i aducă inelul. Astăzi, cu părul fin, blond, fluturându-i de o parte şi de alta a şepcii în bătaia vântului de mare, cu ocheanele atârnându-i de gât, îmbrăcat în cenuşiu ca oțelul, acoperit cu fireturi ca un paznic de catedrală, cu sabia înfiptă în fața lui, adulmecă mireasma aceluiaşi aer. Mirosea a război. Păcat numai că acum fusese nevoit să aducă cu el, în vagon, pe infirmiera Christa Gormanns cu seringile ei.

Göring sta în picioare pe o dună. Kesselring se afla alături de el, împreună cu Lörzer. Fink plecase cu primul val de avioane. De un sfert de oră, cerul era plin de larmă. Aveai impresia că se aud avioane; te uitai, dar nu se vedea nimic. Vuietul venea din altă parte. Te întorceai : da, venea de acolo. Nu. În jur era pustiu. Monştrii au dat de veste despre ei mai întâi prin răgetul lor. S-au întâlnit deasupra pământului, în locuri cunoscute numai de ei, asemănători acelor mari turme din Africa ale căror întâlniri nu pot fi prevăzute. Deodată, iată-le ! Trei sute de bombardiere, escortate de şase sute de avioane de vânătoare, treceau deasupra Reichsmarschall-ului în două formații distincte. Zgo-

motul, de înspăimântător ce era, nu se mai deslușea. Nu mai era loc decât pentru privire. Jeschonnek avusese dreptate când prezicea că : „Cerul Londrei va fi negru de avioane!” Göring aproape că-şi sucea gâtul privind. Visa. Se vedea acolo sus, la comenzile unui *Messerschmitt*, cu o cască de piele pe cap, cu căştile de ascultat pe urechi, tubul de oxigen pe obraz şi degetul pe trăgaciul mitralierei. Era în aer, zbura spre Anglia. Avea în față, în spate, în părți o armadă de avioane cu boturile galbene, roşii, portocalii, marmorate în cafeniu pentru camuflaj şi cu cruci negre. Zbura spre Londra. Vedea venind dușmanul cu cocardele lui. Vedea ridicându-se norişorii negri ai apărării antiaeriene.

Telefonul sună. Un mesaj pentru Reichsmarschall. Göring trimise pe frau Gormanns să ia notă în locul lui.

Operatorilor de radar nu le venea să-şi creadă ochilor : ecranul era invadat de două pete imense. La ora 16 nu mai exista la Bentley Priory nici o putință de îndoială; nu era un raid ca toate celelalte. Se trimit ordine escadrilelor. Douăzeci şi trei dintre ele decolează.

Paul Weitkus, aflat în fruntea grupului 2, raporta : „De pe coasta franceză puteam vedea în fața noastră marile coloane de fum care se înălțau din rezervoarele bombardate în ajun”.

Erau instalațiile petroliere de la Thameshaven.

Ascultătorii B.B.C.-ului sfârşeau de audiat expunerea maiorului W. H. Osman, directorul lui „The racing Pigeon”, care vorbise despre „porumbeii călători din punct de vedere utilitar”. Au urmat câteva discuri. Refrenul la modă era „A nightingale sang în Berkeley Square” („O privighetoare cânta în Berkeley Square”). Se ştia că aceasta era melodia preferată a piloților de vânătoare. Deodată începură să urle

Whitehall

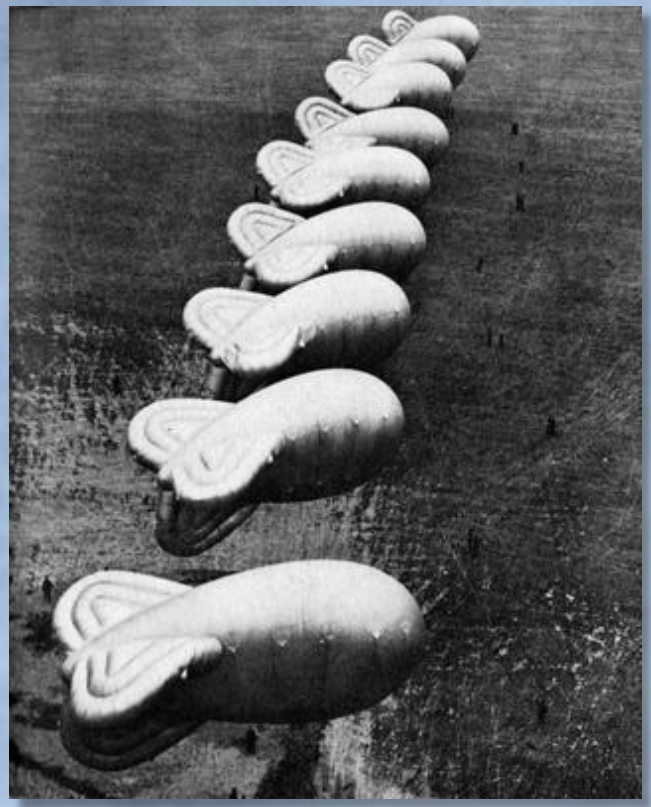
sirenele.

Era aproape 17 şi 30. Adunați în conferință la Whitehall, şefii statelor-majore ale Forțelor armate britanice auziră uruind vacarmul aviației inamice. De data aceasta s-a zis! Sosea!

Şi sosea fără nici o piedică! Escadrilele supravegheau, la sud de Londra, aerodromurile şi uzinele de avioane ale „celei mai mari ținte din lume" şi nu puteau fi în acelaşi timp peste tot. Armada germană zbura între 5 000 şi 7 000 de metri. Escorta formată din avioane de vânătoare o apăra pe flancuri şi în spate, cu o acoperire mai înaltă, mai îndepărtată şi gata să intervină. Între aceşti câini de turmă fusese admirabil pus la punct un balet. Dacă avioanele de vânătoare inamice se iveau dintr-o parte, fiecare ştia cum trebuie să se substituie formației angajate în luptă. Dacă atacul venea din mai multe părți, trebuiau să se dispună în cerc şi să formeze, în jurul bombardierelor, marele circ. Patru escadrile veniră să-şi ascută dinții în această imensă armură. Fink zări un *Dornier* căzând în flăcări la dreapta lui.

Deasupra Redhill-ului, *Hurricane*-le. din escadrila 111 intră în contact cu flancul unei imense „Walhalla". O urmăresc până-n apropierea Londrei, dar de sus, iuți ca săgețile, *Messerschmitt*-urile *109* se reped la ele şi le împrăştie. La rândul lor, polonezii din escadrila 303 din Northolt îşi făcură brusc apariția. Fuseseră alarmate de *Tallyho*-ul unui pilot britanic. După zilele întunecate de deasupra Varşoviei şi drumurile rătăcitoare ale exilului venise pentru ei momentul revanşei. Nu vor sta cu mâinile în sân. Vor fi eroii zilei. „Le-am spus tot ce aveam pe inimă – raportează comandantul escadrilei, Kellett – deschizând focul la 450 de metri şi nu ne-am oprit din tras decât atunci când avionul inamic acoperea tot vizorul nostru, adică ajungea în cea mai mare apropiere. Am atacat practic pe o singură linie, trăgând toți odată".

Erau doisprezece. În fața lor se aflau patruzeci de *Dorniere* puternic



escortate de *Messerschmitt*-uri *110*, urmate de *109*. Polonezii erau ca turbați. Puțin a lipsit ca fiecare să-şi doboare bombardierul lui.

Escadrila 72 se angajase şi ea în luptă. Distruse un *Messerschmitt 109* şi avarie un al doilea, dar F.O. Eldsen a fost doborât cu un glonț incendiar în genunchi.

O escadrilă completă din grupul 12 s-a ridicat în aer la Duxford. Escadrila 242 de *Hurricane* a dobândit mai multe victorii. Ceilalți au ajuns însă prea târziu.

La Sevenoaks, situat la aproape două treimi din parcursul de deasupra Angliei, escortele germane mai apropiate au făcut cale întoarsă : ajunseseră la limita razei lor de acțiune; ceilalți însă continuau zborul.

În sfârşit, iată cerul Londrei, barajul lui de baloane, fumurile lui... Sub aripile aparatelor lor, echipajele germane vedeau casele înghesuite una în alta, marile pete verzi ale parcurilor, piețele, încrucişările de străzi, bulevardele largi şi acel faimos U al Tamisei între Blackwall Tunnel şi Rotherhithe Tunnel, unde se aflau docurile Londrei. Iată deci oraşul văzut şi revăzut de atâtea ori pe hărți înaintea plecării şi în cursul zborurilor! Era acolo, splendid în lumina soarelui de asfințit, încununat parcă de o ceață din pulbere de aur.

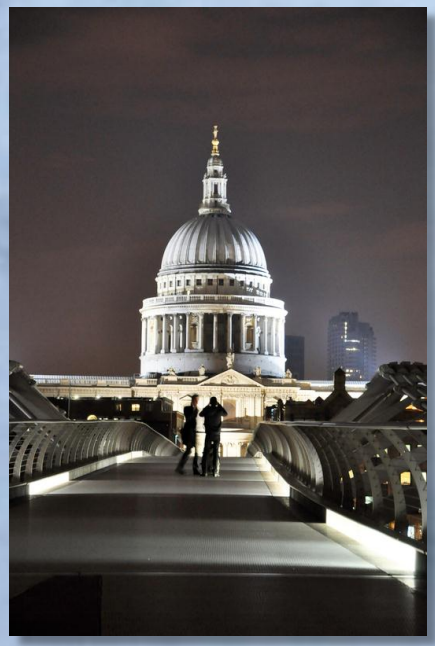
Cei care au zărit întâi avioanele au fost oamenii din *Observer Corps*, postați pe acoperişul Universității. Ei transmiseră imediat toate informațiile posibile.

Ploua cu bombe.

Primul este lovit arsenalul regal de la Woolwich.

Fink se afla deasupra docurilor Victoria, iar Weitkus deasupra celor West India (în inima acelui U al Tamisei) şi fotografia spectacolul cu Leica lui.

Pe o milă şi jumătate pătrată, între North Woolwich Road şi



Catedrala Sf. Paul

Tamisa, totul e ras, ars, nimicit : arsenale, gări, uzine, docuri, centrale electrice. Pe cer explodau obuze ale apărării antiaeriane. De pe pământ se ridica vacarmul stârnit de explozia bombelor. „Era imposibil să deosebeşti un *109* de un *Spitfire* – povesteşte Weitkus. – Avioane se aruncau în picaj din toate direcțiile şi tot astfel se auzeau şi exploziile antiaeriene". Încheia astfel : „Victoria era a aceluia care-l vedea primul pe celălalt".

Când un val termina, începea celălalt. La Silvertown, în perimetrul blestemat, un zid de foc îi înconjura pe locuitori, pe lucrătorii din docuri, pe muncitori. Era atât de cald, încât pavajul din lemn a luat foc. Peste tot rătăceau nenorociți fugiți din casele lor distruse, cărând boccele, târând după ei copii. În East End se prăbuşeau şiruri întregi de locuințe vechi, din epoca victoriană, luând foc. În docuri au fost aduse vasele-pompă de pe Tamisa, care revărsau mii de tone de apă, dar pârjolul era atât de puternic, încât vopseaua de pe vapoare se cojea. În antrepozitele înțesate cu zahăr, alte articole alimentare, cereale şi băuturi alcoolice era un adevărat iureş. Mii de litri de rom formau un gigantic punci. În aer plutea miros de fum şi de grog. Râuri de foc curgeau de-a lungul trotuarelor. Sinistrații erau evacuați pe apă. Trei sute de tone de explozibil şi mii de bombe incendiare aprind cuiburi de flăcări la Poplar, Limehouse, Tower Bridge, Tottenham, West Ham...

Catedrala Sf. Paul se detaşa pe un cer de culoarea *kaki*[2]-ului (copt). Peste tot răsuna vacarmul maşinilor de pompieri şi al ambulanțelor.

Londra ardea...

[2] Fruct al plantei exotice Diospyrus kaki, care creste în Extremul Orient.

Franz von Werra

La numărul 8 din Kensington Palace Garden, într-o casă veche, copleşită de viță sălbatică şi înconjurată de verdeață, se desfăşura o scenă foarte curioasă. Jaluzelele ferestrelor erau trase şi luminile stinse. Din când în când, bombele făceau să vibreze geamurile. Doi oameni erau aşezați față-n față : unul în spatele unei mese din lemn de mahon este un maior din R.A.F. cu pieptul acoperit de decorații, cu părul negru, rar; celălalt este Franz von Werra, asul german doborât cu două zile mai înainte nu departe de Maidstone. A fost adus la Kensington Palace Garden pentru a fi supus unui interogatoriu. Prizonierii numeau locul acesta „cuşca", iar ofițerul britanic care se sprijinea într-un baston cu măciulia de aur şi umbla cu o proteză n-avea încă poreclă. Nu-i era cunoscut nici numele. Fiecare ştia numai că trebuia să te temi de el.

Situația lui von Werra nu era prea bună. Îşi arsese hârtiile, dar ampenajul rămăsese intact, fapt care a atras special atenția maiorului. Iată-l recunoscut din cauza celor treisprezece semne nefaste zugrăvite pe avion. El era acel von „Werrer" care la 30 august, la postul de radio Berlin se lăudase că în cursul unei singure misiuni a doborât trei sau poate patru *Hurricane* în zbor, plus alte cinci la sol. Povestea făcuse mare vâlvă atât în Germania, unde presa s-a mândrit cu ea, cât şi în Marea Britanie, unde fusese ordonată o anchetă Întâmplarea însă făcuse ca în ziua de 30 august nici o escadrilă, fie ea de *Hurricane* sau de *Spitfire*, să nu fi pierdut aparate în condițiile arătate de von „Werrer". Mai mult încă; pentru a totaliza cele nouă victorii, aşa cum pretindea el că le-a obținut, i-ar fi trebuit pilotului să rămână în aer mai mult de trei ore; autonomia de zbor a unui *Messerschmitt 109* nu depăşea însă durata de o sută şi cinci minute, în fine, nici un aparat de vânătoare inamic izolat nu efectuase în ziua aceea un atac de la mică înălțime. Ce mai rămânea după toate acestea din ceea ce la Berlin fusese denumită „cea mai mare performanță a unui vânător din tot

Franz von Werra

timpul războiului?”

Că von Werra era von „Werrer”, aceasta era sigur. Totul corespundea. Palmaresul Luftwaffe-ului la data de 28 august îi acorda lui von Werra locul şapte, cu opt bombardiere doborâte[3]. Cele cinci săgeți cu cocarde engleze adăugate pe ampenajul *Messerschmitt*-ului reprezentau cinci avioane de vânătoare. I-au fost deci omologate lui von Werra cinci din cele opt sau nouă *Hurricane* pe care afirmă că le-a distrus. În realitate însă, la 30 august el nu doborâse nici unul.

Maiorul britanic are ideea lui. Vrea să-l facă pe von Werra să mărturisească eă el este von „Werrer”, pentru ca după aceea să-i demonstreze că şi-a mințit şefii. Apoi nu va mai rămâne altceva de făcut decât să i se ceară să devină îngăduitor, amenințându-l că, în caz contrar, minciunile lui vor fi dezvăluite în fața camarazilor săi prizonieri. Pentru asul supranumit „diavolul roşu”, pentru „baronul” von Werra atât de des fotografiat în revistele germane cu puiul de leu, mascota sa, ar însemna ridicolul şi prăbuşirea.

Von Werra ştia bine că e prins în capcană. Nu-i crezuse pe englezi atât de bine informați. Dar el era, fără îndoială, unul dintre ultimii aviatori făcuți prizonieri. În câteva zile, în câteva ore poate, invazia va fi declanşată. Exploziile care zguduiau casa erau preludiul ei. Şi apoi, cine va fi crezut ? Maiorul inamic sau eroul doborât? Von Werra înregistrase un disc despre pretinsele sale isprăvi. Aceasta se întâmplase mai înainte cu o săptămână în barăcile camuflate de pe aerodromul său din Pas-de-Calais. Mângâindu-şi într-una puiul de leu, a înflorit, a născocit. Ce risca acuma? Îşi cunoştea camarazii. La popotă s-a râs copios când s-a aflat că unul dintre ei, chemat în ultima clipă pentru un raid, s-a pomenit apoi, în haine de seară, în mâinile *Home Guard*-ului şi că un altul trecuse prin „cuşca” aceasta cu o valiză

[3] După Molders cu 29, Galland cu 24, Schöpfel cu 19, Joppien cu 13, Schneel şi Bohr cu câte 9.

Londra e în flăcări

plină cu unt normand şi cu lichioruri, pe care intenționa să le ia cu el în permisie. Toți vor spune : englezul minte. Nu vrea să admită că unul dintre vânătorii noştri a putut, el singur, să provoace o asemenea hecatombă de *Hurricane*.

Von Werra făcea pe grozavul. Nu se putea compara o acuzație de lăudăroşenie cu una de divulgare a secretelor militare. Se ridică. Considera „discuția" terminată. Chiar dacă războiul avea să mai dureze încă multă vreme, el nu va rămâne în Marea Britanie. I-o şi spuse englezului :

— Pariez pe o sticlă mare de şampanie contra zece țigări că până în şase luni am să evadez.

Şi s-a ținut de cuvânt[4].

Fu scos afară din cameră.

În depărtare, spre Tamisa, docurile se consumau în flăcări.

Ținut la curent minut cu minut, Göring jubila. Cât de mult i-ar fi plăcut să fie în locul lui Fink, cu nasul în geamul bombardierului, adulmecând mirosul acestei fripturi gargantuelice : docurile Londrei, îndesate cu tot soiul de articole alimentare, aruncate în cuptorul Luftwaffe-ului !

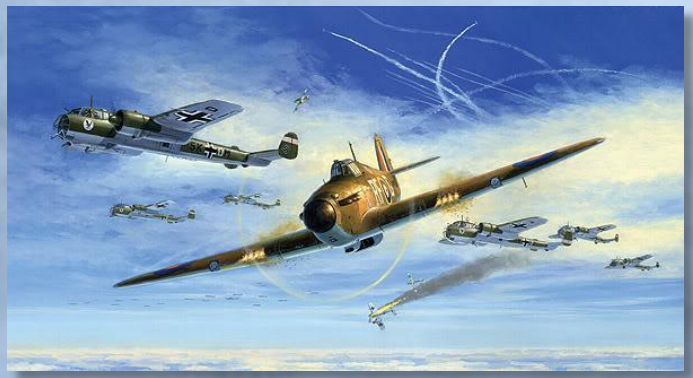
Christa Gormanns sună. Frau Göring era la telefon.

Mătăhăloasa labă plină cu inele apucă receptorul :

— Allo!... De data asta, s-a zis!... Londra e în flăcări. Piloții mei au dat o lovitură drept în inima duşmanului... Este o zi istorică!...

Puțin după ora 18, escadrila 609, una din acelea trimise ca întărire lui Keith Park, pentru protejarea uzinelor de pe linia Brooklands-Windsor, zări bombardierele deasupra Londrei. Se repezi

[4] După nişte peripeţii extraordinare el a ajuns din nou în Germania. A murit acolo într un accident, la bordul unui Messerschmitt, la 23 oc¬tombrie 1941 (Kendal Burst şi James Leasor. „Singurul care a evadat", Presses de la Cité).



într-acolo. Dar avioanele de vânătoare inamice erau prezente, numeroase, arogante, îndârjite ca nişte muşte înaintea furtunii. Comandantul secțiunii albastre îşi oferi totuşi un *Dornier 17*, care se va prăbuşi în Tamisa.

La rândul lui, caporalul Wojtowicz din escadrila 303 fu nevoit să sară cu paraşuta. Se răni grav la braț şi la picior. „...Cu toate cele două victorii ale mele – spune el —, m-am întors tare mâhnit, căci toată periferia Londrei era în flăcări. Era un spectacol foarte trist. Îmi aducea aminte de un zbor cu un an mai devreme în Polonia, aproape de Lublin. Era la fel".

La ora 20 a fost difuzată parola :

„Cromwell !"

Aceasta însemna : invazie iminentă.

În sate sunau clopotele. Se aruncau în aer poduri. Obstacole din sârmă ghimpată barau şoselele. Oamenii din *Home Guard* patrulau prin sate. Trei ofițeri dintr-o brigadă din Lincolnshire au călcat peste nişte mine şi au pierit. La uzina Supermarine din Southampton se zvonea că debarcarea începuse. Muncitorii aşteptau să fie obligați să-şi apere atelierele de montaj metru cu metru.

El soseşte!

Vechiul strigăt, puțin uitat, răsună din nou, şi acum nu mai provocă surâsul nimănui. De unde provenea această bruscă sensibilitate față de invazia inamică? Desigur, în primul rând ea se datora giganticului raid din cursul după-amiezii. Apoi, unui număr infinit de zvonuri. Cei patru spioni arestați pe coastă, dintre care trei au fost spânzurați, vorbiseră. Dezvăluiseră că misiunea lor consta în a „informa înaltul comandament german asupra mişcării diviziilor destinate să întărească dispozitivul de apărare al zonei de debarcare". Faimoasa poveste a „mării de foc" revenea şi ea. Dar nu era totul. Mai

Pistolul lui Göring

erau şi concentrările de flotile de debarcare şi acea instrucţiune dată în cursul nopţii de 6 spre 7 tuturor crucişătoarelor, distrugătoarelor şi vaselor mai uşoare de a sta sub presiune, în alarma nr. 1, „invazie iminentă prevăzută în următoarele douăsprezece ore”.

Londra va dormi puţin în noaptea aceasta. Prima lovitură primită pe nepregătite este aceea care doare cel mai mult.

La capul Blanc-Nez, Göring începu să rostească o declaraţie răsunătoare la radio. El spunea reporterului venit să-l intervieveze :

— Am preluat personal conducerea Luftwaffe-ului în lupta împotriva Marii Britanii.

Apoi, adăugă :

— Pentru prima dată, Londra a fost atacată în plină zi. Repetă :

— Este un moment istoric. Echipajele bombardierelor noastre, însoţite de curajoşii lor camarazi vânătorii, vor continua să execute ordinele până la realizarea totală a planurilor noastre.

Revenit în trenul său special, Göring, pe care aerul curat, tensiunea nervoasă şi emoţiile victoriei îl epuizaseră, se lăsă să cadă pe pat. Era fericit. Îi era somn. Numai de n-ar începe să transpire ca în unele nopţi. Asta i-ar strica toată plăcerea.

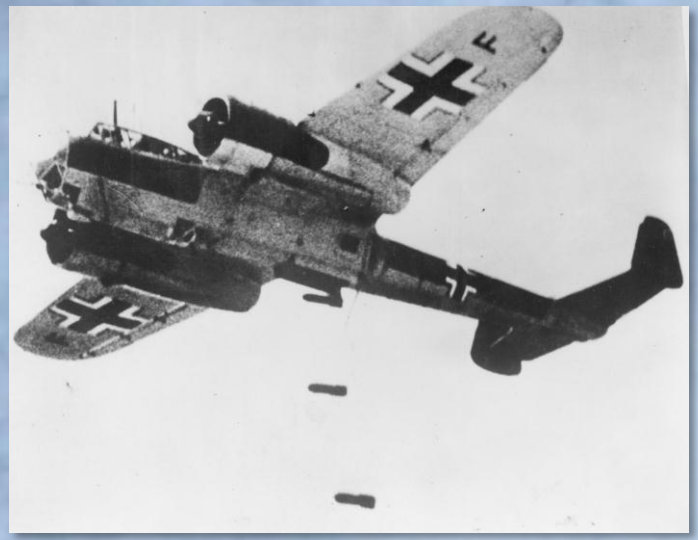
Deasupra capului, zgomot de motoare.

Două sute patruzeci şi şapte de aparate plecau din nou. Călăuzite de lumina incendiilor, vor bombarda încă o dată Londra, de astă dată noaptea.

Oraşul era ocupat cu strângerea morţilor, aproape o mie, când sirenele mugiră din nou.

După trecerea raidului de noapte a fost publicat un comunicat. Era extrem de sobru :

„Au fost provocate incendii instalaţiilor industriale. Instalaţiile



rețelei de distribuire a electricității, precum şi alte servicii publice au suferit unele stricăciuni, iar câteva căi de comunicație au fost lovite. Docurile au fost de asemenea ținta mai multor atacuri. Informațiile privitoare la numărul victimelor vor fi comunicate mai târziu".

Revenind din misiune, Deacon Elliott, din escadrila 72, nota în carnetul său :

„Londra a fost supusă primului raid serios şi de durată. Cât timp vor putea oare suporta oamenii toate acestea?"

La 8 septembrie, Göring, aplecat deasupra hărții Londrei, studia rezultatul bombardamentelor din ajun şi iată-l acum şi pe el împărțind inițiale – nu escadrilelor sale, ca Dowding, ci țintelor. Estul capitalei engleze împreună cu docurile deveneau sectorul **A**; vestul, sectorul **B**. Este ciudat că exact în aceeaşi zi, şefii supremi ai celor două armate aeriene ce se confruntau s-au dedat aceluiaşi joc.

În ziua aceea, care din ordinul regelui a devenit o zi de rugăciuni naționale, activitatea era destul de redusă, dar aviația de vânătoare trebuia să rămână în aer : „Patrulele de rutină continuau să vegheze – raportează Deacon Elliott. – Intercepții aproape întotdeauna reuşite. În medie, trei misiuni pe zi, adesea cinci".

Seara, bilanțul a fost bun. Marea Britanie învinsese Germania cu cincisprezece la doi. Dar în cursul nopții, Londra a fost din nou bombardată de două sute şapte bombardiere germane.

„Au început bombardamente metodice asupra Londrei – scrie René Mouchotte, care se găsea tot la Odiham. – Ieri 400 de morți[5], azi 280. Ce va fi mâine? Este oare începutul marelui atac promis de Hitler? Nu

[5] Ziarele de duminică, tipărite în cursul nopții la Londra, publicau această cifră. „Times", din ziua de 9, consacră un foarte important arti¬col relatării marelui raid. Se afirma acolo că au fost doborâte o sută şapte aparate germane; în realitate n au fost decât patruzeci şi unu.

a anunțat el invadarea Marii Britanii pe la sfârşitul lui august, începutul lui septembrie? De ieri englezii au început să bombardeze Berlinul”.

Era adevărat. De acum încolo, între Anglia şi Germania nu va mai exista decât un singur limbaj comun : cel al bombelor. În iulie mai exista încă fierberea cancelariilor şi discursuri răspunzând altor discursuri. În august am avut zvonurile de invazie, atacurile împotriva convoaielor, paraşutajele neobişnuite, intoxicarea pe calea undelor. În septembrie, războiul total bătea la uşă cu pumnul lui înmănuşat în fier.

Marea Britanie a primit bombele din 7 septembrie ca pe un duş rece. Distrugerile au impresionat-o. Lovitura a fost grea pentru locuitorii cartierelor populare, iar cei din docuri au crezut cu adevărat că flăcările din timpul nopții nu le vor îngădui să mai revadă vreodată lumina zilei. În cursul zilelor următoare – când bombardamentele nu au încetat – recriminările se amestecau cu strigătele de furie împotriva *hunilor*. Oamenii îşi aminteau că erau săraci. Vorbeau „să se ducă să facă scandal la Savoy”. Apoi, treptat, treptat, s-au obişnuit cu nesiguranța. Se trăia sub amenințarea morții. Erau preocupați de o metodă de încălzire a adăposturilor în timpul iernii. Priveau cerul să vadă dacă nu cumva strălucea acolo „luna bombardierelor” şi se duceau la spectacole. La teatrul Garrick se juca o piesă de Sacha Guitry în beneficiul Crucii Roşii. La cinema avea mare succes „Soția mea favorită”. Un alt refren „Biguin the Biguin” luase locul privighetorii din Berkeley, din care începuse să circule o versiune destul de „ollé-ollé” : „Şase perechi gustau dulci rătăciri sub acoperişul Claridge-ului, când o bombă căzu în Berkeley Square”. D-l Neville Chamberlain, care suferise la 29 iulie o operație chirurgicală, şi-a reluat funcțiile la Downing Street după o odihnă la țară. D-l Ernest Bevin, ministrul muncii, se găsea din nou la postul său după o scurtă

absență datorită unei mici intervenții la nas şi la gât. Subsecretarul de stat la război, lord Croft, primea la Ministerul de Război o delegație din partea lui *Standing Conference*, condusă de lordul Hoder, care venea să-l întrețină despre educația sexuală în armată. Se dezminte categoric informația potrivit căreia corpul diplomatic ar fi pe punctul de a părăsi capitala Marii Britanii.

Comerțul şi moda nu şi-au pierdut drepturile. Printre modelele de toamnă, preferințele se îndreptau către costumul *battle-dress*[6] din catifea lavabilă, cu fusta asortată. Un membru al Academiei Regale se oferea să execute „foarte repede şi la prețul de cinci guinee" portrete în mărime naturală, grație cărora te asigurai că „nu vei muri cu totul". Intrară în joc şi statisticienii. Cifrele primului raid au fost mari? Statisticienii au calculat că, pentru a ucide o persoană din zece din populația insulelor britanice, aviatorii germani ar trebui să continue să omoare câte o mie de persoane pe zi timp de treisprezece ani şi jumătate...

La 10 septembrie, timpul se strică. N.B.B.S.-ul, stația de radio în solda germanilor, lansă un apel : „Îndemnăm pe compatrioții noştri să facă, împreună cu noi, un ultim efort pentru obținerea păcii".

Ziua a fost mai calmă, dar noaptea Londra a fost atacată de o sută patruzeci şi opt de bombardiere.

La 11 septembrie, evidența trebui să fie acceptată : R.A.F.-ul nu fusese învins. Hitler fixă pentru 24 septembrie ziua operației *Seelöwe*. În 14 trebuia deci să fie înştiințat Raeder, care cerea un termen de zece zile pentru a pune marina pe picior de război.

Timpul s-a restabilit, în afară de câteva ploi dc toamnă, bruşte şi calde, care au căzut pe neaşteptate. La Uxbridge, Keith Park analiza

[6] Veşmânt bătălie.

rezultatele ultimelor zile. Constată că raidurile germane au trecut de la două la trei pe zi şi că sunt efectuate de către „Walhalla” de câte trei sute până la patru sute de aparate, care, împărțite în două valuri, produc un timp global de „aglomerare” de ordinul a patruzeci şi cinci până la şaizeci de minute. Față de aceste aspre realități, şeful grupului 11 strânse şi mai tare şurubul dispozitivului său. El va opune escadrilele sale tot două câte două, în ordinea următoare : escadrile pregătite pentru primul val; escadrile disponibile în cincisprezece minute împotriva celui de-al doilea val şi escadrile disponibile în treizeci de minute, ca ajutor şi supraveghere a aerodromurilor şi uzinelor. Dar dacă mai venea şi al treilea val? Vor fi trimise, două câte două, ultimele escadrile de rezervă. Acestea aveau o compoziție din ce în ce mai pestriță. „Soseau noi piloți pentru a înlocui pierderile noastre – scrie Deacon Elliott. – Erau toți foarte tineri şi lipsiți de experiență. Unii dintre ei aveau o medie de numai nouă ore de zbor pe *Spitfire* când erau trimişi să înfrunte duşmanul. Unii au rezistat mai mult. Au fost chiar unii care au supraviețuit”.

În ziua aceea, Luftwaffe-ul a atacat prin surprindere uzinele Supermarine de la Southampton. N-a fost vreme nici să se dea alarma. Pagube considerabile. Aproape şaptezeci de morți.

În aer, caporalul polonez Wojtowicz a fost lovit şi ucis după ce doborâse din nou un *Messerschmitt 109*.

Pe undele B.B.C-ului, vocea lui Winston Churchill era mai estompată ca oricând :

„Mai multe sute de şlepuri, zeci şi sute de vase de comerț... o mulțime considerabilă de ambarcații de tot felul... de-a lungul coastelor Europei, de la porturile germane şi olandeze până la porturile franceze, de la Dunkerque la Brest şi de la Brest până-n porturile Golfului Biscaia...”

Mai adăugă :

„Efortul făcut de germani pentru a ajunge să stăpânească aerul deasupra Angliei este, firește, punctul crucial al acestui război. Până-n prezent au înregistrat un eşec răsunător”.

Şi încheie :

„Dacă această invazie va fi încercată vreodată, se pare că ea nu mai poate fi amânată multă vreme... Iată de ce trebuie să considerăm săptămâna ce vine ca pe unul din momentele hotărâtoare ale istoriei noastre. Ea poate fi comparată cu zilele în care Armada se apropia de coastele noastre... sau cu acelea în care Nelson stătea de pază între noi şi marea armată a lui Napoleon, adunată pe câmpia de la Boulogne”.

În timpul nopții, o sută optzeci de bombardiere au atacat Londra.

„12 septembrie – scrie Deacon Elliott —, am revenit la Biggin Hill. Am o zi liberă şi profit de ea pentru a vizita spitalele. Hiram, Happy şi Desmond sunt la Queen Mary's Hospital, la Sidcup. Happy şi Desmond au intrat în convalescență şi vor pleca în curând în concediu. Hiram trebuie să mai aştepte. Ceva mai târziu, Dutch şi cu mine ne ducem să-l vedem pe Jimmy la Farnborough. S-ar putea să i se amputeze piciorul[7]”.

„Times” reproduce apelul lui Winston Churchill către națiune. Publică de asemenea protestele indignate ale naziştilor cu privire la bombardamentele efectuate de R.A.F. Imobilul Reichstag-ului, coloana Victoriei din centrul Tiergarten-ului şi vestita Casă a inginerilor germani, unde au fost primiți atâția delegați din întreaga lume, au lost deteriorate : „Asasinul Churchill a ordonat aviatorilor săi să evite orice obiectiv de interes militar, pentru a se consacra exclusiv distrugerii monumentelor. La aceasta nu poate exista decât un singur răspuns : acela al piloților germani”. Alt act de barbarie : aparatele britanice au

[7] Din fericire, amputarea va fi evitată.

aruncat saci plini cu gărgărițe pe câmpiile Germaniei, Belgiei şi Luxemburgului pentru a contamina recoltele. „S-a stabilit – precizează ziarul – în cursul unei adunări ținute la Londra noaptea trecută că această acuzație era lipsită de orice temei”. În ceea ce-i priveşte pe medicii britanici, aceştia cereau mai multe căşti de oțel pentru a putea circula pe străzi şi a da îngrijiri în timpul alarmelor.

Londra a fost bombardată.

Un proiectil cu explozie întârziată a căzut la câțiva meri de catedrala Sf. Paul. Ofițerul artificier Davies şi ajutorul lui, genistul Wylie, au lucrat timp de trei zile pentru a-l scoate din craterul lui adânc de opt metri, în care se înfipsese. Amândoi vor fi decorați cu Crucea George.

O altă bombă a explodat aproape de palatul Buckingham. Toate geamurile fațadei dinspre nord, unde dau apartamentele regelui şi ale reginei, au fost făcute țăndări. Uşile au fost luate de suflu, molozul a căzut din plafoane. Din fericire, suveranii nu se aflau acolo.

La 13 septembrie, timpul era nesigur, apoi se strică de tot. „Ce zi pentru zbor!”, exclamă Deacon Elliott. Folosindu-se de nori, câteva avioane izolate s-au strecurat până la Londra în timpul dimineții. Bombele lor au lovit ținte alese : Downing Street, Whitehall, Trafalgar Square şi, din nou, palatul Buckingham. De data aceasta, capela regală a fost grav lovită.

La Kenley, plin de zumzetul W.A.A.F.S.-urilor, încântătoare după părerea lui *Ginger* Lacey, fu cerut un voluntar. Roşcatul din Yorkshire răspunse prezent. Aşa sunt oamenii din escadrila 501. Ce trebuia făcut? De doborât un *Heinkel 111*. O adevărată treabă de ucigaş cu simbrie. De jos va fi dus de mână prin vata norilor. Controlul va juca rolul bastonului alb al orbului. Est – sud-est – est – sud – şi iar

sud-est.

La comenzile *Hurricane*-ului său, Lacey se simțea bine. Nu regreta decât un lucru : bătrânul lui cal pe care va trebui să-l omoare înainte de a-l părăsi. Nu se punea problema unei încercări de aterizare la întoarcere. Toate aerodromurile erau cufundate în ceață. Va trebui să sară.

— Ei bine, spuse *Ginger*, de mult voiam să cunosc senzația asta...

Acum sosise momentul. Păcat de tine, bătrâne *Hurricane* !

— Sud, rosti vocea de la sol.

Pilotul înclină manşa, apăsă uşor cu piciorul pe palonier. Cu ochiul la busolă, casca la urechi, aştepta. Avea întâlnire cu omul pe care trebuia să-l omoare şi nu ştia încotro merge. Se lăsă condus.

— Sud-est...

Dar ce are, în definitiv, celălalt, cel care trebuia ucis, că-şi schimbă mereu direcția? S-ar spune că se ştia urmărit şi încerca să-şi piardă urma. În jurul *Hurricane*-ului, un univers lăptos, dens, fantomatic. Şi strania urmărire continua. Ea va dura mai mult de o oră.

În sfârşit, iată-l.

Pe jumătate mascat de nori, era acolo, cu cele două motoare ale lui, cu botul lui de sticlă, cu crucile negre şi zvastica de pe ampenaj. Lacey nu aşteptă. Trase... O salvă lungă. Ea sfărâmă cupola din spate şi ucise pe mitralior. Englezul îi văzu corpul alunecând şi capul înțepenindu-i pe o parte a carlingii.

Imediat bombardierul plonja.

Lacey îl urmă. Împreună s-au afundat într-o vată deasă, cenuşie. *Heinkel*-ul mai schimbă de două sau trei ori direcția. Lacey îl urmări implacabil.

„Sunt absolut sigur că el credea că-i pierdusem urma...”, raportă el.

Se menținea ceva mai jos decât el şi într-o parte, în unghiul mort.

Nu-l lăsa din mână. Deoarece parbrizul *Hurricane*-ului nu oferea o vizibilitate prea mare mai ales în nori, el îl pândea prin primul sfert lateral al cupolei de sticlă. Lacey nu-l slăbea din ochi nici o clipă pe cel pe care trebuia să-l ucidă. Dacă se ridica, se ridica după el; dacă vira, vira şi el. Zburau împreună spre sud.

Lacey pândea prima înseninare, chiar scurtă, o clipă când să poată trage. Nicicând un duşman n-a fost privit atât de mult înainte de a muri. Un duşman frate care merge alături de tine, aproape coastă-n coastă, şi nu te vede.

Gata ! *Heinkel*-ul a ieşit din nori! Lacey voia să tragă, dar şi celălalt l-a văzut. Cineva dădu la o parte mitraliorul mort şi îi luă locul. Cele două avioane erau atât de aproape, încât Lacey vedea totul ca şi cum s-ar fi aflat în bombardier. Celălalt trase. Un val de aer rece lovi *Hurricane*-ul. Radiatorul fu smuls. Câteva secunde şi motorul va lua foc. Hai, Lacey, dă-i drumul! El strivi butonul de comandă al mitralierelor şi nu-i dădu drumul decât după golirea întregii încărcături. Cele două motoare ale *Heinkel*-ului au luat foc. După culoare, Lacey deduse că ardea glycolul, şi nu uleiul. Puțin îi păsa, şi el ardea. Înainte de a sări cu paraşuta, se asigură că celălalt se prăbuşea ca o torță spre pământ. Apoi, sări. Adio, bătrâne *Hurricane* !

Ieşind dintr-un nor, Lacey, atârnat de paraşută, urmărea din ochi aparatul lui, care se va sfărâma în flăcări pe un câmp. Nişte oameni alergau spre incendiu. Îi privi şi zări, la câteva sute de metri, un soldat din *Home Guard*. Strigă la el :

— Aici... chiar deasupra dumitale...

Omul îl auzi în cele din urmă şi-şi ridică privirea. Îl luă la ochi cu arma sa cu două țevi. „Păreau două tunele gemene de cale ferată”. Lacey dădu drumul tuturor înjurăturilor vocabularului lui şi... erau destule. Ele l-au salvat. Soldatul îi spuse mai târziu : „Numai un englez veritabil putea să înjure atât de oribil!”

Lacey ateriza în iarbă. Iată-l demn de a intra în *Caterpillar Club*.

Abia mult mai târziu va afla ceea ce fusese pus să facă : doborâse *Heinkel*-ul care bombardase palatul Buckingham.

Hadley-Page Hampden

XV. ZIUA LUI CHURCHILL

În timp ce pe cerul Angliei Lacey executa *Heinkel-ul 111*, la Berlin Hitler lua dejunul împreună cu generalii lui. Göring se afla acolo. Părăsise pentru această împrejurare postul lui de pândă de la capul Blanc-Nez. Führer-ul insista asupra necesității imperioase de a se asigura o superioritate aeriană absolută. Părăsindu-l, unii dintre cei de față se întrebau dacă el nu prefera să obțină capitularea Marii Britanii cu ajutorul bombelor mai curând decât printr-o debarcare, care continua să fie riscantă. Un fapt părea să confirme această supoziție : în aceeaşi seară N.B.B.S.-ul anunță :

„Chiar dacă invazia nu se va produce într-un viitor apropiat, bombardamentele vor face viața imposibilă”.

Deasupra Kent-ului, timpul era dezastruos.

„Două călătorii cu Robby – nota Deacon Elliott. – în afară de câteva *Me 109* întâlnite, ambele au decurs fără incidente”.

În timpul nopții, o sută cinci bombardiere au atacat Londra.

Comandantul de escadrilă Oxley, în fruntea *Hampden*-elor sale, a bombardat şalupe de debarcare la Östende. „Aveam impresia – raporta el – că nu vor fi atâtea nopți pentru a efectua toate drumurile pe care le-am fi dorit... atât eram de convinşi de urgența situației”.

Niciodată nu se vorbise atât de „Leul de mare” (*Seelöwe*).

La 14 septembrie, Hitler şi-a adunat din nou statul-major. Era într-o dispoziție mai curând optimistă. După părerea lui, pe plan maritim, totul era gata pentru invazie. Nu părea să acorde importanță raportului primit în ajun din partea statului-major al marinei de la Paris datat 12 septembrie, care glăsuia : „Intervențiile bombardierelor britanice, ale vaselor rapide de suprafață şi cele ale artileriei de coastă cu tragere lungă au luat pentru prima dată o extindere serioasă. Radele din Calais. Dunkerque, Boulogne şi Östende sunt de acum încolo inutilizabile din cauza bombardamentelor efectuate de aviația şi artileria de coastă. Unitățile marinei britanice pot opera în mod practic în Marea Mânecii, fără a fi stânjenite. Din pricina acestor dificultăți, se cuvine să se prevadă întârzieri în ceea ce priveşte concentrarea vaselor flotei de debarcare”. Hitler vorbea acum de Luftwaffe. Göring asculta; avea părerea lui personală despre această chestiune.

Operația *Seelöwe* începuse să-l cam plictisească. Era de la început convins că partida putea fi câştigată numai de armata aeriană. Marinarii şi soldații n-ar fi avut apoi decât să exploateze succesul aviatorilor. Führer-ul aprecia că ceea ce realizase Luftwaffe era „mai presus de orice elogiu”. Deplângea vremea rea, care împiedicase efectuarea mai rapidă a acțiunii şi încheie : „Victoria se va obține printr-o debarcare reuşită, dar pentru a întreprinde o asemenea operație este indispensabilă o superioritate aeriană totală”.

Avea oare Hitler cunoştință atunci de memorandumul lui Raeder din aceeaşi zi, al cărui prim paragraf afirma categoric : „Situația aeriană actuală nu permite deocamdată începerea operației, dată fiind amploarea riscurilor”? în orice caz, führer-ul decise să amâne începerea operației *Seelöwe* până la 17 septembrie. Îşi lăsa timp să respire. Göring se gândea, fără îndoială, tot timpul la remarca pe care o va face peste două zile mareşalilor săi : „Să nu-l slăbiți pe inamic, şi în patru

Walther von Brauchitsch

Field Marshal von Blomberg, Colonel General von Fritsch, și Admiral Raeder

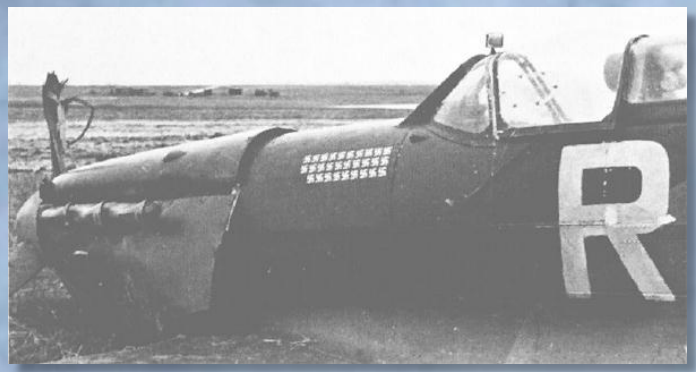
sau cinci zile aviația lui de vânătoare va fi lichidată. Apoi va trebui să eliminăm uzinele lui de aviație... «Leul de mare» nu trebuie nici să stânjenească, nici să oprească acțiunea întreprinsă de Luftwaffe!"

Conferința se încheie. Von Brauchitsch se felicita, fără îndoială, de a-i fi suflat lui Halder că, în cazul în care Luftwaffe nu va reuşi să distrugă R.A.F.-ul, s-ar putea prevedea debarcarea la adăpostul unui imens ecran de fum. Exista oare un mijloc mai bun de a dovedi că aviația risca să nu-şi poată îndeplini în întregime obligațiile? Raeder, la rândul lui, şi-a asigurat de minune o acoperire prin paragraful său C : „Atacurile aeriene împotriva Angliei şi în special asupra regiunii londoneze trebuie să fie continuate fără întrerupere. Dacă timpul va fi favorabil, ar fi nimerit să se aibă în vedere o intensificare a acestor atacuri..."

Fiecare şi-a luat precauții. Maşina era în mers. De zece zile fusese lansată într-o direcție greşită. Nimeni nu mai era în stare să vadă aceasta şi, chiar dacă o vedea, s-o spună. Luftwaffe-ul se înverşuna împotriva unor cărămizi, în loc să distrugă aluminiu şi piloți.

Pe aerodromurile britanice, atmosfera s-a schimbat. Unde e vremea când se organizau tot soiul de spectacole pentru a-i distra pe aviatori după isprăvile lor, când un difuzor instalat pe culoar anunța prin vocea foarte dulce a unei femei : „*Twenty two hours. Good night every one, good night*[1]" şi când comandantul bazei şi soția sa organizau recepții nocturne? „În seara aceea – relatează Deacon Elliott —, toți ofițerii disponibili erau prezenți. A fost minunat. Apoi ne-am dus să terminăm noaptea la «Skooner», la Alnonouth. În pofida autorității sale, care era mare, comandantul nu putuse evita ca reuniunea să capete un caracter de destindere, pe care nu-l prevăzuse. Într-adevăr minunat". Cu câteva săptămâni mai înainte aveau timp de aşa ceva. Credeau că

[1] Ora zece seara. Noapte bună tuturor, noapte bună (în limba engleză).



n-au, dar aveau. Îşi dădeau acum seama de asta, când într-adevăr nu mai aveau de loc. Pe pereții popotei, la Acklington, John Parker, un artist de mare talent, îi desena pe piloții din escadrila 72 şi din 79. Acum, escadrilele, frânte de oboseală, treceau dintr-un sector în altul şi se retrăgeau la nord pentru a-şi vindeca rănile...

Ministerul Aerului a publicat un prospect reprezentând un mormânt pe care era înfiptă o cruce şi creşteau buruieni zbârlite de vânt.

What did he die of ? (Din ce cauză a murit ?), întreba el.

Urma o lungă enumerare :

— A uitat să-şi regleze altimetrul înainte de decolare.

— Credea că se va putea totuşi descurca.

— Îşi spunea că avea o şansă dintr-un milion de a-și folosi paraşuta.

— Credea că bombardierele lor nu sunt escortate.

— Zborul razant îl distra foarte mult.

— Credea că reperul busolei sale era bine plasat.

— Nu vedea utilitatea studierii bărcii de salvare. Printre cele şapte motive ale morții, inamicul nu era menționat decât o dată. Vrând cu tot dinadinsul să fie rezonabil, rezultatul era mai trist decât orice.

Cu timpul, începea să te cuprindă îndoiala. Vremea era rea. Se zbura mai puțin, şi din acest motiv nervii se zdruncinau. Prea mulți băieți au dispărut, prea mulți erau prin spitale, unde unii au devenit nişte monştri. În aer plutea aşa ceva ca un miros de eter. „Mă simt foarte obosit zilele astea şi nu înțeleg de ce”, scrie Deacon Elliott. Mai adaugă : „Cred că am ajuns cu toții în aceeaşi stare”. Raidurile încep să fie apăsătoare şi pentru piloți. Preferau vremea „când toate cădeau pe capul lor”. Atunci, cel puțin, totul era simplu. Când se regăseau seara cu cele două brațe şi două picioare intacte şi discutau scorul, nu mai

Air Marshal
Sir Gerald Ernest Gibbs

rămânea nimic întunecat. Întregul război era concentrat între cei patru pereți ai *dispersal*-ului. Nu te temeai de nici o surpriză proastă din exterior. Se simțeau într-adevăr ca niște războinici. Era crâncen, dar era bine. Acum însă, rătăceau pe cerul cenuşiu, întâlneau mari turme de *Dorniere* imbecile, care se duceau să-şi arunce bombele pe doamne bătrâne şi pe şcoli. Se temeau pentru cei iubiți. Aveau impresia neputinței. Îşi pierduseră cea mai mare parte din puterile vrăjite.

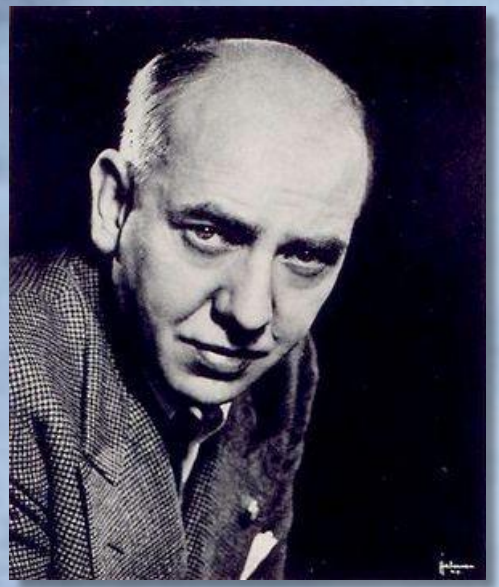
„Se poate datora sau nu surmenajului această stare – scrie Air Marshall-ul sir Gerald Gibbs, care pe vremea aceea era comandantul grupului 11 —, dar aveam sentimentul că, în sferele înalte, munca noastră nu era apreciată la justa ei valoare. Purtam o bătălie defensivă, iar în aer, mai mult ca oriunde, nu se poate câştiga un război apărându-te”.

Se depuneau eforturi pentru repararea aerodromurilor şi erau depozitate mari grămezi de pietriş pentru astuparea craterelor. De mai multă vreme se renunțase la spectaculoasele steguleţe galbene care indicau locul proiectilelor neexplodate. „La ce bun să interzici folosirea anumitor zone ale unui aerodrom din pricina unei bombe care ar putea exploda în fiecare clipă – spunea Gerald Gibbs – şi să compromiți pentru câteva zecimi de secundă imprevizibile o activitate permanentă de decolare şi aterizare. La urma urmei, erau riscurile războiului!”

În cele din urmă, repararea pistelor a fost încredințată aviatorilor.

S-au obişnuit, de asemenea, foarte repede cu prezența W.A.A.F.S.-elor – foarte agreabilă în sine – şi, mai mult încă, cu folosul pe care-l aduceau. La început „bărbile bătrâne” au protestat : „Fără femei, ele se ceartă într-una, şi vocile lor țipătoare sperie câinii!”

Gerald Gibbs a slăbit cu aproape cincisprezece kilograme. Era de înțeles. Stătea tot timpul cu nasul aplecat pe harta *Ops'room*-ului. Lua parte cu gândul şi cu inima la fiecare bombardament. Îi era familiar până şi ultimul drumeag de pe cer folosit de tâlharii aerului. De îndată



Captain Ralph Ingersoll

Regele George VI și Regina Elizabeth

ce placa „inamică” trecea dintr-un careu într-altul, el mormăia : „Ia te uită, merg la Duxford”, sau „Ticăloşii! Se duc la Chelsea...” Invizibilă pe hartă, era casa unde locuia familia lui. S-ar spune că o lampă semnalizatoare roşie era aprinsă acolo. Gibbs n-o vedea decât pe ea. Se gândea : „Se duc într-acolo. Bandiții ăştia se duc la mine!” Linia telefonică directă care-l lega de locuință îi permitea să-şi prevină soția. „Fii atentă, vin”. Într-o zi fu el cel chemat. I se telefona de la el că bombe incendiare căzuseră pe casă şi în grădină. Liniştit fiind că auzea vocea soției sale şi fiind convins, de vreme ce ea îi vorbea de stricăciuni materiale, că băieţelul era teafăr, întrebă :

— Şi maşina aceea nouă n-a pățit nimic? „Cititorii căsătoriți mă vor înțelege – scrie el. – Am avut serioase neplăceri conjugale!”

Ziaristul american Ralph Ingersall se afla la Londra. Pregătea o scrie de articole ce urmau să apară în „Daily Express” în luna noiembrie. El spunea :

„Între sâmbătă 7 septembrie şi duminică 15 septembrie, Hitler cucerise Londra, dar n-a ştiut-o”.

Schiță apoi un tablou impresionant al capitalei britanice: „Transporturile sunt oprite, străzile acoperite de cărămizi şi cioburi de geamuri[2], apa este practic oprită... populația civilă, nefiind pregătită, trăieşte într-o groază continuă... Îi trebuie un curaj de necrezut şi o încredere în sine extraordinară, pentru a nu presupune că oraşul va fi bombardat şi incendiat până la nimicirea totală...”

Regele şi regina dădeau exemplu. Palatul Buckingham a mai fost luat drept țintă în două rânduri. Ei rămâneau pe loc şi nu-şi trimiteau fiicele la țară. Voiau să fie doi londonezi în rând cu toți ceilalți. Nu-i atât de simplu să fereşti anumite monumente, se scria într-o notă

[2] „Care este azi suprafaţa totală a geamurilor sparte? – îl întreba Winston Churchill pe ministrul său de interne. – Mi se poate da o apreciere a stricăciunilor? Desigur, dacă cifra producţiei noastre lunare o depăşeşte pe cea a stricăciunilor, totul n-are decât o importanţă relativă şi nu există nici un motiv să ne alarmăm”.

germană. Catedrala Sf. Paul este situată aproape de un pod de cale ferată, iar palatul Buckingham lângă cazarma Wellington şi gara Victoria. Maiestatea-sa a creat Crucea George şi Medalia George, destinate special recompensării actelor de curaj. Ne amintim că locotenentului R. Davies, care a scos amorsa bombei neexplodate căzută pe catedrala Sf. Paul, i-a fost conferită Crucea George. El a fost primul titular.

Vremea începe din nou să fie frumoasă. Noaptea de 14 spre 15 septembrie a fost calmă.

George Cross

Medalia George

Peluzele sunt acoperite de rouă. Când împingi obloanele ferestrelor ți se udă mâinile. Pe mai multe mile, câmpia este înecată în ceață; câțiva copaci închipuie pete de aur. Se simte însă că va fi frumos : „Vremea lui Hitler”. Pilotul Alan Wright se trezi, se pregăti şi decola pentru a-şi face „spotting”-ul : o plimbare pe Marea Mânecii pentru a comunica în fonie indicațiile calitative, mai ales tipurile aparatelor inamice, pe care radarul, un instrument cantitativ, nu le putea furniza. Aceasta îngăduia o ripostă mai bine pregătită. Prea târziu! Ei se şi aflau acolo! În drum spre Londra!

Escadrila 504 avea musafiri : nişte generali americani veniți anume din S.U.A. pentru a studia „viața într-o escadrilă de vânătoare”. Salutări, prezentări, vizitarea locurilor... *Scramble !* Dintr-un salt, piloții s-au repezit la *Hurricane*-le lor. Aveau ordinul să patruleze deasupra Northweald-ului. Un american îşi scoase cronometrul şi constată calm că între alarma şi decolarea celor douăsprezece aparate nu se scurseseră decât 4 minute şi 50 de secunde. Amănuntul va fi trecut în raport.

Sus, cerul devenise albastru. Era brăzdat de fâşii albe de condensare. Pentru cei de pe sol, războiul se desfăşura pe tabla uriaşă, un război geometric, aproape abstract. Combatanții nu apăreau acolo decât atunci când erau loviți mortal. Atunci se vedea un fum negru

Ray "Arty" Holmes

care se repezea spre pământ, iar avionul era zărit în scurtul interval care-l despărțea de explozie. În tot restul timpului, lupta se dădea între nişte linii albe.

Sergentul Holmes de la Westkirby (Liverpool) se găsea cu escadrila 504 la aproape 17 000 de picioare deasupra Gravesend-ului. Deodată iată-i! Vreo treizeci de *Dorniere*.

„Am urcat de-a lungul Tamisei – raporta el. – O zăream prin luminişurile din nori. Mă aflam în ultima secțiune a escadrilei mele. Comandantul ne-a ordonat să atacăm...

— *Tallyho* !”

Holmes era la prima sa luptă. S-a aruncat în ea cu ardoare.

„Am dat tot ce am putut. Zburau țăndări la dreapta şi la stânga. Rupsesem contactul pentru a pregăti un nou atac, când parbrizul meu se acoperi cu ulei negru... Am tras orbeşte... nu mai ştiam dacă era aceeaşi țintă... Apoi a izbucnit o flacără mare... probabil că-i lovisem rezervorul de benzină”.

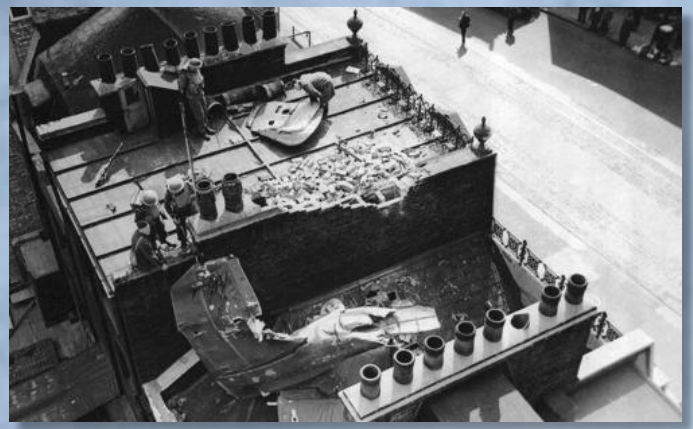
Sergentul, nepotolit, se repezi într-un al doilea *Dornier*. Un atac frontal :

„Pe acesta l-am lovit în carlingă. Am văzut cum se desprinde ceva, dar n-am înțeles că era un om decât atunci când eram gata să-i lovesc paraşuta”.

În clipa aceea, în încăierarea din ce în ce mai confuză, Holmes simți un şoc teribil în aripa lui stânga. Aparatul său intră în vrilă. Comenzile nu mai răspundeau.

„Cădeam răsucindu-mă spre pământ... am ridicat acoperişul de sticlă şi mă luptam să ies din avion. M-am hotărât să sar pe când străbăteam un nor. O palmă zdravănă, ca şi cum m-aş fi lovit de un zid! Paraşuta mea întârzia să se deschidă...”

Nu s-a deschis decât la o sută de metri de pământ. Holmes avu senzația că n-a plutit decât timp de zece secunde. A mai avut timp să



Acoperişul gării Victoria

Ray "Arty" Holmes
în cockpit-ul of Hurricane-ului P2725 TM-B

vadă un *Dornier* prăbuşindu-se în flăcări. Fără îndoială, cel lovit de el. Picioarele i-au şi atins o streaşină; alunecă de-a lungul unui acoperiş, de care căută în zadar să se agate, şi se prăbuşi pe spate, într-o grădină. Unii afirmă că a căzut într-o ladă de gunoi.

„Am văzut două fete venind spre mine. N-au avut nevoie de prea multă vreme pentru a înțelege că eram un pilot din R.A.F. Le-am îmbrățişat pe amândouă…”

Jos, alarma surprinsese oraşul. Timpul era frumos. „În West End, razele soarelui luminau locuri aproape pustii”. Era o duminică frumoasă de sfârşit de vară, când aerul este diafan şi parcurile, scăpate de arşița lui august, emană mireasma ierbii şi a primelor flori veştejite. În „Sunday Times” din dimineața aceea, direcția lui *Grosvenor House* invita pe cei rămaşi la Londra „să vină să danseze în noul lor restaurant-cavou”.

La Automobil Club, colonelul Passy, şeful serviciului de informații al Franței Libere, juca tocmai bridge când *Dornier*-ul doborât de Holmes căzu pe acoperişul gării Victoria. „Nici un jucător nu se clinti – spune el —, pe nici un chip nu se citea vreo urmă de emoție; m-am silit să rămân pe scaunul meu, sacrificând mistuitoarea mea curiozitate necesității de a păstra în orice împrejurare un calm imperturbabil”.

Echipați cu căştile lor plate şi echipamentul de campanie, soldați însoțiți de sergenții lor s-au urcat pe acoperişul gării Victoria. Fuzelajul bombardierului se fărâmițase. Sus nu s-a mai găsit decât ampenajul şi o parte dintr-o aripă purtând o zvastică. Un mic horn fusese decapitat, şi dintr-o gaură produsă în zid săriseră nişte cărămizi.

Bătălia continua. Un comandant de escadrilă îşi amintea că reperase sub el aerodromul de la Kennigton Oval Criket. Îl pierduse apoi din vedere, participând la mai multe încăierări. Apoi, din nou îl regăsi în timp ce era ocupat cu urmărirea unui *Heinkel 111* până la Essex, unde l-a văzut prăbuşindu-se pe nişte copaci, în fața unei case :

Hurricane

„A țâşnit o formidabilă jerbă de flăcări! – scrie el. – Mă întorsei pentru a-mi alege o nouă pradă. Iată un bandit luat deja în primire de trei *Hurricane* şi două *Spitfire*. Toți şase împreună i-am dat greu de furcă. În cele din urmă a preferat să aterizeze pe unul din aerodromurile noastre. De sus fu văzut aterizând într-un nor de praf. Trenul lui de aterizare căzu, şi el alunecă vreo cincizeci dc metri. Ne-am năpustit spre el, dar deja unul dintre germani ieşise din aparat. El îl ajută pe un alt membru al echipajului să părăsească epava şi i-am văzut pe amândoi plecând, clătinându-se, spre hangare...”

Horst Zander, radiotelegrafist la bordul unui *Dornier 17*, arunca priviri în spate şi în părți. Încerca cu o intensă satisfacție sentimentul de a aparține unei uriaşe fortărețe invincibile. La dreapta şi la stânga zburau camarazii din a şasea escadrilă din KG 3, având în apropierea lor celelalte escadrile ale grupului 2. În față şi în spate, ceva mai sus, alte formații. Era *Geschwader*-ul în formație completă, fără nici o absență, ca la paradă. Tot acest metal, deşi mânjit pentru camuflaj, dădea pe cer impresia unei forțe infinite. În tot cursul zilei, Luftwaffe-ul a executat 328 de misiuni ale bombardierelor şi 769 de ieşiri ale avioanelor de vânătoare. „Se părea că toată aviația germană se află în zbor”, notează Deacon Elliott. Iar la Uxbridge, Keith Park, primind informațiile stațiilor de radar, suspină : „Vor avea cu cine să stea de vorbă!”

Obiectivul era Londra şi, mai ales, faimosul U al Tamisei. Implacabilă, „Walhalla” îşi continua drumul.

Cei mai îndârjiți se bucurau : „De la înălțimea avionului nostru, trăiam cu toții un moment de fericire şi bucurie de neuitat gândindu-ne la ravagiile pe care bombele noastre le vor provoca oraşului”.

„Dă-mi mâna ta, frumoasa ta mână albă...”

Spit

Alții, datorită numeroaselor raiduri de noapte, erau blazați. Prinseseră obiceiul ca, în întuneric, să asculte B.B.C.-ul la radioul lor.

„Asta făcea călătoria mai veselă – afirmau ei —, dar ascultând muzica înălțându-se de pe pământul pe care urma să-l bombardezi, te cuprindea, în acelaşi timp, şi un sentiment de turbare. Îți spuneai : cum de le mai arde de cântat, ca şi cum pericolul n-ar atârna deasupra capetelor lor!”

Cei mai calmi – sau pur şi simplu cei care obosiseră să tot împrăşie moartea – se resemnau la gândul că :

„Nu o fac atât pentru a-i ucide pe englezi, cât pentru că e totuşi cea mai bună metodă de a termina cât mai repede războiul”.

Zander se uită la ceas :

„Orele 13 – raportă el. – Era în după-amiaza zilei de 15 septembrie 1940”.

În clipa aceea apărură englezii. Erau cu totul douăzeci şi patru de escadrile, din care douăzeci şi două participau direct la lupte. Încăierarea se iscă deasupra Kent-ului, în dreptul Canterbury-ului. Oberleutnantul[3] Laube anunță :

„Vânătorii inamici drept în fața noastră!”

Erau *Spit*-urile din escadrilele 72 şi 92. Nici nu se osteniră măcar să caute poziția cea mai favorabilă. Trăgeau cu toate mitralierele.

„Duzini de *Spit*-uri – raportează Zander – desfăşurate pe un front imens şi care nu încetau să ne mitralieze decât atunci când îşi terminau muniția. Erau peste tot : sus, jos, în părți. Țăcăneau din toate unghiurile... iar în două rânduri foarte aproape de noi. Se pare că doi vânători englezi au izbit două *Dorniere 17* din grupul nostru. Avioane se prăbuşesc în flăcări. Sub noi se deschid paraşute. Cei din

[3] Locotenent.

Douglas Bader

Junker 88

avionul nostru ne priveam şi, bucuroşi, ridicând degetul mare, ne spuneam : «Am trecut. De data aceasta am scăpat!»“

Dar să nu ne pripim! *Hurricane*-le. lui Douglas Bader erau acolo! Pilotul amputat avusese o explicație serioasă cu Leigh-Mallory, şeful grupului 12 :

— M-ați ales să preiau comanda wing-ului, domnule general. Intenționez să-l comand aşa cum înțeleg eu sau renunț cu totul.

Obținuse satisfacție : iată-l autorizat să se înalțe cu toate forțele. „Walhalla” împotriva lui „Balbo”. Mulți contra mulți. Bader urlă către cei şaizeci de vânători ai săi :

— Năpustiți-vă ! Fiecare pe cont propriu !

Era ca la vânătoare ! Cehii din escadrila 310 şi polonezii din 302 se răfuiau cu cotropitorii țărilor lor. Satchell, comandantul escadrilei 302, îşi oferi două *Dorniere* unul după altul, apoi, el însuşi lovit, se întoarse şi ateriza la bază. Patru din avioanele lui nu s-au mai întors. La rândul ei, escadrila 504 s-a înălțat din nou pentru a intercepta o formație inamică între Londra şi Hornchurch. Nu era singură în aer, căci pilotul unui *Spit* care ieşise victorios dintr-un *dog fight* cu un *109* era gata să intre direct într-un *Junker 88* aprins. Se îndepărtă.

„M-am pomenit deodată – povesteşte el – în fața unui cer curat. Nici un fel de avion la orizont”.

De-abia avu însă timpul să facă această constatare, ca şi apărură nişte *88*. Englezul incendie unul. Începu să-l urmărească, când din cască auzi un țârâit!

„Eram chemat în fonie. Ordin de a mă întoarce la bază. O altă formație de *huni* venea deasupra noastră, şi escadrila luă înălțime. Mai sus, am dat peste *Messerschmitt*-uri *109* şi *110*. Era îngrozitor de cald şi aveam de furcă până peste cap”.

Dornier-ul *17* al lui Zander fu la rândul lui puternic lovit. Comandantul avionului fu atins. Avionul se legăna ca o navă pe timp

Ops'room

de hulă.

„Cabina era plină de sânge – spune Zander. – Eram pierduți. O voce coborî de deasupra tabloului de bord. Mi se părea că e de o neasemuită gingăşie. Ea îi comandă lui Laube : «Înapoi acasă... Înapoi acasă...»“

Avioanele se întorc la bazele lor. În ambele tabere se face plinul, se înghite la iuțeală o ceaşcă de ceai sau de cafea, se îmbucă câte ceva. Armurierii aprovizionează încărcătoarele şi aşază bombele în lăcaşurile lor. Se face socoteala camarazilor absenți. Şi apoi, din nou plecarea...

Winston Churchill s-a dus la Chequers pentru a-şi petrece acolo duminica. S-a oprit în drum la Uxbridge. Şi azi se mai poate vizita punctul de comandă subteran, intact, în care a intrat el şi care, atunci, fusese creierul grupului 11. De cum începi să cobori în el, te cuprinde o senzație de răcoare. Aşa trebuie să fi fost şi în după-amiaza aceea de 15 septembrie 1940. Scări, culoare lungi de submarin pline de fire ca nişte mațe gălbui, şi în fund, *Ops'room*-ul. În mijlocul lui, clasica masă mare, cu harta, împărțită în pătrate, a sudului Angliei şi a Mării Mânecii. Pe pereți, tablourile cu situațiile diferitelor escadrile ale grupului. Ocupând trei din cele patru laturi ale încăperii, o estradă înaltă din lemn cu un rând de pupitre. Se ajungea acolo pe o scăriță îngustă. Sus trebuia să pleci capul şi, odată instalați, controlorii, cu căşti la urechi, cu telefoane la îndemână, transmiteau indicații operatorilor şi fetelor din W.A.A.F.S., care manipulau lungile lor rigle cu pinten. „Activitatea neîntreruptă a acestui centru nervos – scrie Gerald Pawle[4] —, cu operatorii care-şi deplasau discurile pe masă, cu ofițerii de legătură care aduceau informații şi licărirea alternativă a luminilor roşii şi albe pe tablou, totul contribuia la crearea unei

[4] „Bătrânul leu văzut la microscop” (Presses de la Cité).

Robert Lord Willoughby Broke

Major Adolf Galland

atmosfere dramatice, care-l fascinase pe Churchill în timpul unei vizite precedente".

Când sosi primul ministru, „era liniște deplină". Se aflau în pauză. „O să fie scurtată", șopti cineva.

Keith Park era în tovărășia controlorului de serviciu, comandantul de grup lord Willoughby de Brooke. El îi expuse vizitatorului teoria sa. Churchill asculta. Fu adus un fotoliu. Park pleca din când în când să dea ordine; Churchill stătea nemișcat. Părea că nu-și poate lua ochii de la luminile care se aprindeau, de la piesele care alunecau în vârful bastonașelor de crupieri. Se spune că a intrat și în „acuariu". Acesta era un fel de cușcă de sticlă bombată ridicată deasupra *Ops'room*-ului, în partea dreaptă. De aici vedea totul. Trebuie să fi fumat, pentru că se afirmă că mucurile de trabuc sunt încă acolo, păstrate cu grijă.

Apoi, curând, reprezentația reîncepu. Antractul nu durase cu totul nici două ore. „Când se declanșa un atac – relatează Gerald Pawle —, Churchill rămânea înfundat în fotoliul lui, tăcut și absorbit de gânduri. Luftwaffe-ul venea în valuri succesive..."

Mai precis, în trei valuri. Se înălțară în întâmpinarea lor treizeci și una de escadrile. În față, Galland comanda grupul din frunte. El întâlni *Hurricane* și *Spitfire* cu care începu lupta. *Dog fight*-ul a durat zece minute; „a durat îngrozitor de mult", remarcă Galland. Mai ales când te zgârcești cu carburantul și-ți mai aduci aminte că în cursul unui raid precedent ai pierdut douăsprezece avioane din escadră, constrânse să amerizeze sau să aterizeze pe burtă pe o plajă normandă.

În sfârșit, asul german își oferi un *Hurricane*, a cărui torță se duse să se stingă în Tamisa. Apoi, „Walhalla", risipită la un moment dat, își reluă drumul. „Ea se întindea de-a lungul mai multor mile – spune un pilot de *Hurricane*. – Bombardierele erau grupate câte nouă, rânduite trei câte trei, ca niște galoane de sergent. Fiecare grup era însoțit de

Messerschmitt 109

nouă *Messerschmitt*-uri *110*, iar deasupra, la o înălțime de 35 000 de picioare, pândeau avioanele *109*". Polonezii din escadrila 303 erau din nou în fruntea luptei. Satchell îi conducea cu furie. Era furios pentru că, o dată în plus, avea sentimentul că sosise prea târziu. Acesta este dezavantajul marilor formații. Până când să se constituie trece adesea momentul potrivit. Mitralierele scuipau de peste tot. Cinci avioane cu cruci negre se înfăşurară în flăcări şi se prăvăliră la pământ. „Bătălia s-a dat în plin soare la mai puțin de 4 000 de picioare, deasupra unui strat gros de nori". Comandantul de grup Vincent, şeful sectorului de la Northolt, singur la bordul *Hurricane*-ului său, a atacat cu atâta violență o formație duşmană, încât aceasta făcu cale întoarsă şi plecă spre Franța.

În *Ops'room*, aceasta se exprimă, sub ochii lui Churchill, printr-o piesă galbenă ştampilată cu un H negru, care trecu înapoi coasta. Dar altele îşi vor face apariția neîncetat. Telefonul suna într-una, iar luminile clipeau de fiecare dată când escadrilele se întorceau să facă plinul de carburant şi muniții.

Trei sergenți zburau aripă lângă aripă. Aveau misiunea să atace un grup de bombardiere care se repeziseră asupra docurilor din faimosul U al Tamisei. Făcându-şi apariția bruscă în toiul bombardamentului, fiecare îşi luă pe contul lui câte un german. Primul inamic îşi sfârşi cariera pe un aerodrom din Surrey, al doilea chiar la nord de Dungeness, iar al treilea în lungul coastei sudice.

Apăreau mereu grupuri noi. „Erau nişte *Messerschmitt*-un de diferite culori. Nu numai cele bine cunoscute cu nasuri galbene, ci şi altele cu nasurile vopsite în alb, portocaliu şi roşu. Cerul părea pavat cu capete de cuie".

O nouă piesă însemnată cu un H negru a fost aşezată pe coastă, nu departe de Portsmouth. Era *Kampfgeschwader*-ul 55, care efectua

General
Hasting Lionel Ismay
of Wormington

un raid de diversiune. Până atunci Churchill nu spusese nimic. Se gândea oare la fraza pe care o pronunțase la începutul acestei gigantice bătălii aeriene? „Am învățat să zburăm. Ce miraculoasă schimbare implică acest lucru! Chiar nişte parlamentari bătrâni ca mine sunt obligați să capete un înalt grad de mobilitate!" Ceva mai târziu i se adresă lui Park. Îl întrebă pe un ton destul de sec :

— De ce rezerve dispuneți?

Şeful grupului 11 se întoarse. Era preocupat. Chemase tocmai Bentley Priory şi-i ceruse lui Dowding să pună în alarmă grupul 12, pentru a pregăti trei escadrile de întărire. Răspunsul său, politicos, sună ca un pocnet de bici:

— Nici una, sir, nici o singură escadrilă.

„După ce-mi dăduse această informație – notează Churchill —, Park mi-a spus că păream tare grav. Aveam şi de ce!"

Câteva minute mai târziu, ultimele piese galbene părăsiseră pătratele din sudul Angliei. Park răsuflă. Churchill părăsi încăperea şi urcă scara : păşea cu siguranță, foarte încet. Treptele erau numeroase şi abrupte. Ajuns la suprafață, pe peluză, în aerul călduț al sfârşitului de după-amiază, se opri. Avea nevoie să răsufle. I se adresă lui Gerald Gibbs :

— Am fost foarte emoționat în *Ops'room*-ul dumneavoastră. Mi s-a înfățişat privelişte a puterii naziste zburând împotriva forțelor civilizației.

Vizita era terminată. Un ultim trabuc. Însoțit de Ismay, Winston Churchill se urcă în maşină şi îşi reluă drumul spre Chequers...

A ştiut să fie la Uxbridge tocmai în clipa în care se câştiga bătălia pentru Anglia.

La ora şase seara, germanii au mai avut resurse sa trimită încă douăzeci de *Messerschmitt*-un *109* asupra uzinelor Supermarine de la

Douglas Bader
Testul de urcare în cockpit

Woolston.

Din nou victorios, Bader fu chemat la telefon de Leigh-Mallory :

— Felicitările mele, Douglas! A fost pur şi simplu formidabil! Nu există îndoială că metoda dumitale, a formațiilor masive, dă rezultate frumoase.

Deacon Elliott reveni epuizat din a treia sa misiune. „La sfârşitul zilei – scrie el – eram obosit, exasperat. Eram sătul să se tragă fără încetare în mine, mă simțeam bolnav. Până şi bătrânul meu P. 9 460, devenise, din cauze misterioase, greu de pilotat. În sfârşit, au fost distruse o sută optzeci şi cinci de avioane inamice".

Aşa a fost anunțat. Se pretindea chiar că, după ce se va fi terminat cu numărarea epavelor, cifra ar putea fi şi mai mare. Dintre cele 185, şapte fuseseră doborâte de antiaeriană. Totalul reprezenta scoaterea din luptă a aproape 450 de aviatori germani, deoarece mai mult de 130 din aparatele doborâte erau bombardiere, şi nu avioane monolocuri. Din partea engleză erau mărturisite numai douăzeci şi cinci de aparate lipsă. Mai trebuie încă adăugat că piloții a douăsprezece dintre ele au sărit cu paraşuta şi sunt teferi.

În realitate, pierderile germane n-au fost decât de şaizeci de aparate, dar luni dimineața, pe tabelele negre ale vânzătorilor de ziare, la colțul străzilor bombardate, era mai bine să se anunțe :

„185 de aparate doborâte şi încă nu s-a terminat !"[5]

Oraşul îşi bandajează rănile şi-şi numără morții. O bombă de mare calibru a căzut pe palatul Buckingham, în apartamentele private ale reginei, iar alta pe peluză. Au fost greu lovite : Beckenham, Westminster, Lambeth, Lewisham, Battersea, Camberwele, Crystal Palace, Clapham, Tooting, Wandsworth şi Kensington. Peste tot se

[5] După terminarea conflictului, englezii spuneau cu umor că, în ansamblu, ei nu majoraseră cifra victoriilor lor decât cu 55%, în timp ce germanii îşi îngăduiseră o majorare cu 224%!

Seară frumoasă

zăreau coloane de fum şi luminile incendiilor…

Pe aerodromul unde staționau *Hurricane*-le polonezilor, mecanicii lucrau la lumina voalată a lămpilor mobile. După ce comandantul şi-a încheiat bilanțul, n-a găsit în toată escadrila decât patru aparate în stare să zboare. Celelalte, cum ar spune Deacon Elliott, semănau mai curând cu nişte râşnițe de piper. Echipele au lucrat fără oprire la reparații. La ivirea zorilor, polonezii vor avea şaisprezece *Hurricane* gata de luptă.

15 septembrie 1940 va deveni o dată istorică sărbătorită în calendarul britanic la fel cu cea a Trafalgar-ului.

Cu calmul şi tactul său obişnuit, Dowding se mulțumi să remarce : „La 15 septembrie, germanii au furnizat efortul lor maxim”.

Se lăsa noaptea… „Seară frumoasă”, anunța meteorologia.

Göring

XVI. LEUL DE MARE ŞI-A DAT SFÂRŞITUL

Ploua în Franța ocupată. Pădurea de la Coudray şiroia toată, iar cele două piscine erau pustii. Ploua pe Marea Mânecii. Fink o privea cum rostogolea valurile devenite brusc cenuşii ca oțelul. Ploua în sudul Angliei...

Ieri a fost 15 septembrie şi vremea era frumoasă. Acum totul s-a schimbat. A fost suficient să fie doborâte şaizeci de aparate germane. Dacă te gândeşti, după atâta timp, lucrul pare fără importanță. De la 23 august până la 6 septembrie germanii au pierdut 378 de aparate. În fiecare zi cu timp frumos, ei înalță trei, până la cinci sute de avioane; în ajun au efectuat mai mult de o mie de ieşiri. Atunci, de ce dintr-odată aceste şaizeci de avioane au fost suficiente pentru a pune din nou întreaga problemă în discuție? Fapt este că la 16 septembrie, Göring a adunat pe comandanții *Luftflotten*-elor pentru a le comunica hotărârea lui de a schimba tactica. Unde s-a desfăşurat reuniunea? La capul Blanc-Nez, unde se găsea el la 7 septembrie, sau la Coudray? Biografii şefului Luftwaffe-ului precizează că a doua zi, la 17 septembrie, „Reichsmarschall-ul ordonă ca trenul lui să fie încălzit". Există deci toate şansele ca scena să se fi petrecut în trenul *Asia*, într-un loc unde acesta staționa la data respectivă.

Göring era jenat şi furios totodată. Postul de radio german proclama victoria afirmând că Hermann cel dolofan în persoană a zburat deasupra Londrei într-un *Ju 88*. Aviatorii prezenți acolo ştiau bine că ziua fusese îngrozitor de grea; ştiau, de asemenea, că şeful lor nu putea trece prin uşa unui *Junker*. Reichsmarschall-ul se simțea

R.A.F.

prost în pielea lui. El nu dorise raidurile asupra Londrei. Nu de mult, revenind acasă, îi împărtăşise următoarele soției sale, Emmy :

..Berlinezii mi s-au adresat pe stradă strigându-mi : «Ce se întâmplă, Hermann? De ce nu bombardăm Londra?» Eu însă, după cum vezi, mai aştept, căci nădăjduiesc că, dacă nu vom riposta, englezii îşi vor da seama că este stupid să arunci bombe asupra oraşelor. Cu siguranță că nu pe această cale se câştiga războiul!"

Chiar dacă cedase, cu începere de la 3 septembrie şi-a arătat totuşi preferința pentru lichidarea *Fighter Command*-ului. În cursul şedințelor din 13 şi 14 septembrie de la Berlin a fost fără îndoială sensibil la observațiile lui von Brauchitsch şi, încă şi mai mult, la rezervele lui Hitler. Se temea ca operația *Seelöwe*, cu şovăielile şi amânările ei, să nu fi compromis şansele Luftwaffe-ului. Ce gândea el? Gurile rele afirmă că, dacă în dimineața aceea Londra, îngenuncheată pe ruinele ei, ar fi cerut pace, Göring ar fi lăsat să se creadă că el a preconizat întotdeauna bombardarea oraşului şi că triumful acesta era opera lui; dar care mare şef militar ar fi procedat altfel? La 16 septembrie însă, realitatea era alta : oraşul rezista, iar Royal Air Force nu fusese învins.

Reichsmarschall-ul expuse situația cu luciditate. Trebuia să-şi impună calmul, căci interlocutorii lui îi găseau „fața aprinsă".

„Succesele pe care le-am obținut în zilele de 7 şi 12 – spuse el – ne-au indus în eroare. Ziua de ieri este plină de învățăminte".

Göring este convins că Park a primit întăriri. Încă un subiect de controversă! Ați remarcat, fără îndoială, că în ajun, la Uxbridge, atunci când şeful grupului 11 i-a răspuns lui Churchill : „Nu mai am nici o escadrilă!", el telefonase deja la Bentley Priory grupului 12, cerându-i să-i țină trei în rezervă. Din partea engleză i se va reproşa mai târziu lui Dowding că n-a concentrat totalitatea escadrilelor sale pe teritoriul grupului 11, grupul cel mai frecvent şi violent atacat de inamic.

— Nu uitați, i-a precizat încă o dată Leigh-Mallory lui Bader, că

intervenția noastră va depinde întotdeauna de şeful grupului 11. Atâta vreme cât nu va cere sprijinul nostru constant, ne vom afla în situația unui detaşament de poliție care nu ajunge la locul respectiv decât după începutul încăierării.

Air Chief Marshal-ul îşi repartizase chibzuit forțele, în raport cu riscurile previzibile în fiecare sector, dar putea el să prevadă că germanii nu vor mai folosi *Luftflotte V* din Norvegia şi că vor renunța să atace nordul? Păstrându-şi infrastructura fundamentală, el a întărit grupul 11 cu escadrile din grupurile 10 şi 12. Se pare că inamicul se înşelase.

Expozeul lui Göring ne arată clar că dorea să împace capra cu varza. După declarațiile zgomotoase ale führer-ului, nu mai era politiceşte posibil să cruțe Londra. Ar fi echivalat cu o recunoaştere a eşecului. Dar era oare necesar să fie topite în creuzetul „celei mai mari ținte din lume" atâtea echipaje şi aparate? Pentru ce fel de rezultat? Blitz-ul (cuvântul creat de englezi este o prescurtare a *Blitzkrieg*[1]-ului) nu-i va înfrânge pe londonezi. Göring i-o va spune mai târziu lui Hitler, dar totul ne face să credem că, începând de la 16 septembrie, el era convins de acest lucru. Sfârşitul războiului, şi, în consecință, capitularea englezilor, nu va fi obținut decât printr-o debarcare. Iar aceasta din urmă nu putea li întreprinsă decât după lichidarea prealabilă a *Fighter Command*-ului. Reichsmarschall-ul preconiza formații de bombardiere mai puțin numeroase. Aceasta permitea o mult mai eficace protecție a lor, cu acelaşi număr de aparate de vânătoare. *Hurricane*-le şi *Spitfire*-le se înălțau cu sarcina de a distruge *Heinkel*-ele, *Junker*-elce şi *Dornier*-ele, dar se loveau de o proporție neobişnuit de mică de *Messerschmitt 109*. Aici stă toată cheia problemei.

[1] Război fulger.

Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen

— Trebuie distruse cât mai multe aparate de vânătoare, afirmă Göring.

Reluă apoi fraza favorită, al cărui efect asupra celor prezenți trebuie să se fi micşorat considerabil în ultimele cinci săptămâni :

— Patru sau cinci zile! Patru sau cinci zile de vreme frumoasă şi R.A.F.-ul îşi va fi pierdut toată aviația de vânătoare!

Dacă ținem seama de cărțile pe care le avea în mână, de ochiul lui Hitler ațintit tot timpul asupra jocului, Göring – cu excepția fanfaronadei sale obişnuite – nu gândea rău de loc. Londra îi era impusă. El voia s-o transforme într-o prăjitură cu miere. Asupra acestei prăjituri trebuiau trimise mult mai puține bombardiere (în concepția Reichsmarschall-ului, ele trebuiau să servească mai ales ca momeală) şi mult mai multe avioane de vânătoare. Pentru Göring, fostul şef al lui „Richthofen Zirkus", aviația de vânătoare juca rolul cavaleriei lui Murat în campaniile napoleoneene, ea era aceea care trebuia să cucerească terenul. Aştepta din partea ei să-l descotorosească de oamenii lui Dowding. În plus, nu mai putea suporta uciderea în continuare a unor aviatori germani pentru plăcerea de a dărâma nişte case din epoca victoriană. La acest capitol se arătase de la început feroce. Nu anunțase el în mod public la 28 mai 1940 că, drept represalii pentru prostul tratament aplicat piloților germani în Franța, aviatorii francezi prizonieri aveau să fie puşi în lanțuri?

Haide, Luftwaffe, o ultimă opintire! Ca în Polonia! Ca în Franța! Ce lupte bune şi vesele au fost acelea! *În cinci zile...* Va fi nevoie numai de *următoarele patru sau cinci zile.*

Brusc, şefii de escadră îndrăzniră să vorbească. Descriau oboseala piloților, sleirea lor nervoasă, decepția de a vedea țelul lor îndepărtându-se pe măsură ce se apropiau de el. Göring înțelese. Enervarea lui de la început părea că trecuse :

— În cinci zile, repetă el, vom fi victorioşi şi vom uita de oboseală.

Afară, ploaia continua să cadă.

Sergentul John Hannah

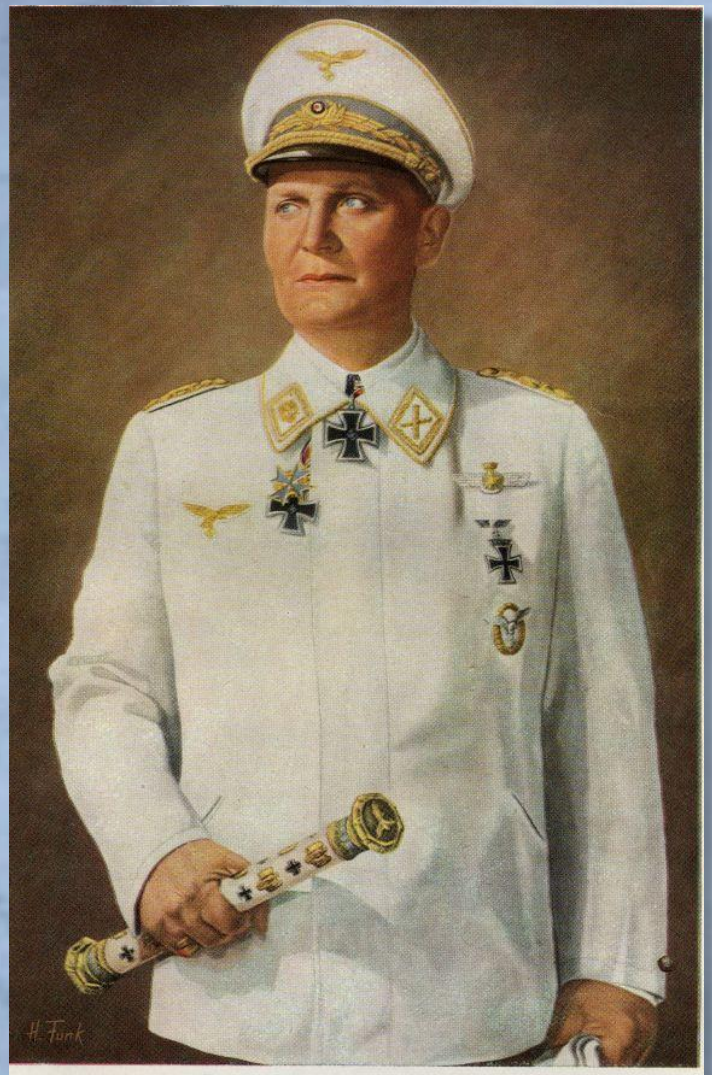
Sergentul John Hannah era lungit pe un pat necunoscut, încă nu ştia că va fi decorat cu Crucea Victoria.

În noaptea precedentă participase, împreună cu escadrila 83, la un raid deasupra Anvers-ului. *Hampden*-ul, unde el ocupa postul de operator-radio, fusese lovit în plin de un obuz incendiar. Cu lăcaşurile pentru bombe distruse, cu rezervoarele de benzină perforate, aparatul luase foc. Hannah se repezi, luă un extinctor şi îl îndreptă asupra focarului incendiului. Prin perdeaua de flăcări el văzu că turela din spate era căscată : mitraliorul fusese aruncat peste bord. Curând, începură detunăturile în serie. Explodau muniţiile. Hannah smulse şi al doilea extinctor. Avea senzaţia că stă pe o frigare. Ochii îl înţepau. Sub picioare, aluminiul se topea. Nu interesează! El goli toată spuma extinctorului şi apoi, cu jurnalul lui de bord, stinse una după alta ultimele flăcări.

Numai atunci îşi dădu seama că era pe cale să ardă. Căzu în genunchi. Stofa pantalonilor se topi. Încercă să se ridice. Imposibil. Atunci începu să se târâie, lipit de metalul înroşit ca placa unei maşini de gătit. În faţă, navigatorul sărise probabil cu paraşuta, căci pilotul era singur. Hannah ajunse la nivelul lui. Nu mai putea. Găsi încă puterea de a preda camaradului său hărţile şi consemnele necesare reîntoarcerii la bază, apoi se prăbuşi.

Acum, bandajat, uns cu acid tanic, trăia într-un univers alb de spital.

La capul Blanc-Nez, Fink consulta, fără îndoială, calendarul mareelor. În urmă cu câteva săptămâni îi servea încă să determine clipa în care convoiul-şobolan intra în cursă. Acum, el indica fără putinţă de tăgadă ultimele şanse ale operaţiei *Seelöwe*. Dacă nu era



Reichsmarschall Hermann Göring
Reichsminister der Luftfahrt und Oberster Befehlshaber der Luftwaffe
Nach einem Gemälde von H. Funk

declanşată a doua zi, la 17 septembrie, aceasta nu s-ar mai fi putut desfăşura decât în 27. Iar după trecerea acestei date, ar fi trebuit aşteptată luna octombrie pentru a se beneficia de maree favorabile.

Nu mai exista nici un dubiu. În ziua de 17, Hitler îşi fixă alegerea şi încă în mod categoric : „Condiţiile atmosferice luate în ansamblu nu ne permit să sperăm un timp calm – mai ales în strâmtoarea Calais —, de aceea führer-ul a hotărât să amâne *sine die* operaţia *Seelöwe*”.

Aflând aceasta, Göring dispuse să fie încălzit trenul său. Se întorcea. Martorii spun că „s-a produs în el o schimbare simţitoare”. În ajun fusese nervos. Hotărârea führer-ului, chiar dacă se aştepta la ea, îi dădu senzaţia unui duş rece. Dacă cel puţin ar fi fost acolo profesorul Kahle, cu băutura aceea care-l făcea să doarmă! Dar el era departe, Karinhall-ul se afla la capătul pământului, şi prea multe vise se spulberau deodată! Nu fusese el luat destul peste picior în cuplete : „Göring borţosul” care voia să treacă Mâneca? „Veţi avea nevoie de toiagul lui Moise, domnule Reichsmarschall. Cu el veţi despărţi apele, şi diviziile noastre vor putea trece! – Să-mi fie adus toiagul! Unde se află? – La British Museum, domnule Reichsmarschall!”

Göring îşi convocă ofiţerii pentru ultima oară. Aflase că în seara din ajun, în popota aviatorilor de pe bombardiere fusese arborat „drapelul roşu” în onoarea R.A.F.-ului. Nu era vorba de un gest revoluţionar, ci de o tradiţie a Luftwaffe-ului de a saluta un adversar valoros. Göring a luat aceasta drept o jignire personală. Aviatorii se aflau în faţa lui. Încinşi în uniformele lor, cu înfăţişare autoritară, nişte demoni cu ochi luminoşi. Să-i arunce ca pradă *Spitfire*-lor? Nu. Vor ataca necruţător Anglia, dar în timpul nopţii, când întunericul pironeşte la sol aviaţia de vânătoare inamică.

Afară, tunetul a luat locul ploii.

Cerul, obiectul atâtor dispute, mârâie de mânie.

dr. R. V. Jones

Anson

Pentru a se orienta în cursul nopții spre obiectivele lor, germanii dispuneau de „raze”. Încă de la începutul lunii iunie englezii erau preocupați de ele, iar la 6 iunie a avut loc o ședință prezidată de primul ministru, la care a participat dr. R. V. Jones, un fizician însărcinat cu studierea materialului inamic. Jones era convins de existența unor raze. Serviciul de informații britanic s-a pus pe lucru. Prizonierii care trec prin „cuşcă”, sunt interogați despre aceasta. La 17 iunie unii dintre ei au mărturisit mai mult sau mai puțin că le cunosc. Din examinarea atentă a jurnalelor de bord găsite în avioanele doborâte, s-a ajuns să se cunoască numele lor.

Knickebein, cuvânt care revine ca un laitmotiv în codul operațiilor de noapte. Este atribuit unui oraş din vestul Germaniei şi unei referințe geografice nu departe de un centru industrial din regiunea centrală a Angliei. La 18 iunie fu creată de Ministerul Aerului o organizație având misiunea de a descoperi aceste semnale şi de a detecta frecvența lor.

Locotenentul Bluck, specialist în pilotajul fără vizibilitate, primi misiunea ca, la bordul unui *Anson* echipat în vederea acestei detectări, să repereze localitatea *Knickebein*. Reuşi aceasta în al doilea zbor. Raza traversa coasta engleză la vărsarea râului Humber şi se oprea la Derby. Prelungind-o pe continent, raza ajungea la Cleves. Erau cele două puncte corespunzătoare indicațiilor din jurnalele de bord.

Doctorul Jones era categoric : datorită fasciculelor lor de raze, germanii erau în măsură să plaseze o formație aeriană într-un punct oarecare al țării, cu o aproximație mai mică de patru sute de iarzi. *Knickebein* le permitea să ochească în timpul nopții.

La începutul lunii iulie fu înființată o unitate şi încredințată locotenent-colonelului Addison; era numerotată cu cifra 80. Ea avea sarcina să emită semnale pe aceeaşi frecvență cu cea a razelor germane, pentru a le bruia. Aceste raze au fost descoperite una câte

una, folosindu-se aceeaşi metodă de care s-au servit şi pentru prima din ele. Au fost instalate posturi de pândă, prevăzute cu aparate receptoare, în vârful pilonilor de radar şi cu ele se investiga întunericul. De cele mai multe ori se capta raza, şi prin metoda coroborărilor se putea afla unde intenționa să atace inamicul în timpul nopții. Aceasta permitea alarmarea *Fighter Command*-ului, în timp ce echipele de bruiaj se străduiau să facă raza cât mai imprecisă posibil.

De-a lungul săptămânilor, piloții bombardierelor, dezamăgiți de razele lor, s-au obişnuit să nu le mai acorde încredere. Apoi, câțiva vânători englezi cu experiență, ca Malan, s-au aventurat în zboruri de noapte. Johnny Johnson povesteşte că într-o dimineață, pe când stătea de vorbă cu un sergent, îşi făcu intrarea wing-commander-ul Bader. Cei doi oameni au luat poziția de drepți. Bader mormăi ceva trăgând din pipă, dar părea dispus la confidențe :

„*Spit*-ul nu-i aşa de bun ca *Hurricane*-ul pentru zborul de noapte. Trenul lui de aterisaj, mai îngust, îți joacă feste la coborâre. În *Hurricane* te simți mai la larg şi vizibilitatea e mai bună. Am să capăt unul şi am să încerc şi eu joaca aia...”

Pilotul Hemingway fu convocat la rândul lui pentru un *night flying test*[2] pe un *Hurricane.*

Blenheim

În noaptea de 17 spre 18 septembrie, Londra a fost atacată de două sute şaizeci şi opt de bombardiere. Vestitele străzi Bond Street, Savile Row, Oxford Street erau cuprinse de flăcări.

Bombardierele britanice erau în aer.

La Östende, R.S. Gilmour, pilotul unui *Blenheim*, reuşeşte o frumoasă lovitură. Ajunse deasupra coastei franceze de unde putea pleca invazia. „Era un spectacol halucinant – relatează el. – Docurile

[2] Zbor de încercare de noapte.

din Calais ardeau, la fel ca şi ţărmul spre Boulogne. Flăcările luminau pe o distanţă de mai multe mile. Părea o barieră de foc. Din cer cădeau bombe trasoare multicolore, apoi urmau exploziile...”

Obiectivul lui Gilmour era Östende. Îl reperă şi se aruncă în picaj direct asupra lui. După aruncarea bombelor, avu impresia că avionul, uşurat, făcuse un salt spre cer. Trase de manşă, împinse piciorul pe palonier şi degajă luând înălţime. De sus privea prăpastia de întuneric de sub aripile lui. Aştepta. Se scurse puţin timp. Apoi, deodată, una, două, trei mari străfulgerări : bombele aprinseseră focuri de artificii. Ultima formă, un buchet : ea dezvălui un peisaj întreg smuls nopţii.

„Vedeam digurile în relief, ca şi cum le-aş fi putut atinge cu mâna. Între ele, apa fierbea, agitând nişte mici forme negre. Erau şalupe de debarcare răsturnate... Deasupra lor, ţăndări de tot felul se roteau încet prin aer”.

În clipa aceea se produse o trosnitură uriaşă. *Blenheim*-ul se găsea la mai puţin de o mie de metri înălţime. Primise o palmă îngrozitoare. O lumină albă apocaliptică învălui avionul. Nu mai aparţinea nici cerului, nici pământului. Era suspendat într-un vid alb insuportabil, o absenţă totală de culoare, o negaţie absolută, un spectacol pe care ochii omeneşti n-ar fi trebuit să-l vadă. Gilmour nu înţelegea nimic, înţepenit pe comenzi, lupta pentru a-şi menţine controlul asupra bombardierului. Era literalmente ameţit. Pilota într-o abstracţie.

Numai după ce examina a doua zi fotografiile raidului, îşi dădu seama ce anume se petrecuse. Lovise direct într-un stoc de cinci sute de tone de muniţii destinate vaselor puitoare de mine. Devastările se întindeau pe o rază de o milă.

Timpul s-a înseninat. „În fiecare zi activitatea devenea tot mai intensă – notează Deacon Elliott. – Părea mai cuminte să rămâi în această atmosferă decât să-ţi iei zilele de permisie la care aveai dreptul. Era mai bine să zbori şi să execuţi cât mai multe misiuni posibile...

Wing Commander
Johnny Johnson
443 Squadron

Oprindu-te, riscai o foarte grea readaptare...”

La 18 septembrie, Bader, în fruntea celor treizeci şi şase de aparate de la Duxford, a atacat în picaj două grupe de bombardiere. A fost o uriaşă luptă în cerc, cu arme egale. Satchell şi polonezii lui s-au distins din nou. Oamenii wing commander-ului au ieşit victorioşi fără a pierde un singur aparat. Se mândreau cu treizeci de victorii. Bader anunțase două din ele : un *Junker* şi un *Dornier*. În realitate, numărul avioanelor doborâte în cursul întregii zile se ridica la nouăsprezece. N-are importanță; s-a făcut astfel dovada că marile formații, atunci când reuşesc să ajungă la timp, sunt foarte eficace. O întâmplare norocoasă, dar care se produce prea rar. „Din punctul de vedere al pilotului – scrie Alan Deere – îmi menţin părerea că concepția *wing*-ului lui Bader era falsă; mărturie stă faptul că nici germanii care au aplicat-o n-au reuşit. Cei mai mulți dintre comandanți sunt de acord cu mine. Mai ales Johnny Johnson. Dar ştiu că Bader îşi menține punctul lui de vedere...”

În noaptea de 19 spre 20 septembrie, Londra a fost violent bombardată. În jurul lui Marble Arch, imense macarale scormoneau în ruine. De-a lungul Tamisei, oamenii se îngropau în adăposturi, sub antrepozite. „Aproape două sute de persoane – scrie Drew Middleton. – S-au produs incidente în prima noapte. Nişte haimanale din docuri au violat o fată de paisprezece ani. Acum oamenii mai în vârstă au format un grup de supraveghere. S-a interzis accesul derbedeilor. Duhoarea de sudoare, de rufe murdare, de urină şi excremente îți îneacă nasul şi gâtlejul...” René Mouchotte notează în carnetele sale : „Am dormit la Londra într-un hotel aproape de gară. Pe la unsprezece, clădirea a fost zguduită atât de tare, timp de mai multe secunde, încât am crezut că se va prăbuşi. De nouă ore, oraşul era scuturat de un bombardament neîntrerupt, iar cerul era înroşit de pălălaia incendiilor. Locul în care

ne aflam nemaifiind sigur, am ieşit şi am pornit să cutreierăm adăposturile, pentru a ne ocupa timpul. Ar fi fost prea stupid să fiu omorât în acest hotel în ajunul realizării a ceea ce aşteptam de un an”.

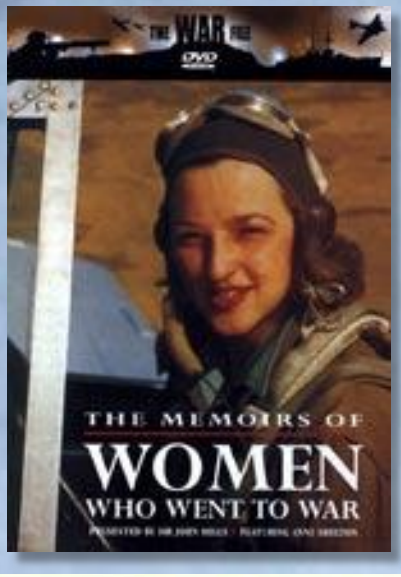
La 20 septembrie, comisia americană care vizita aerodromurile *Fighter Command*-ului se întoarse în Statele Unite. Şeful ei, generalul Strong, declară : „Aviația germană n-a lovit serios forțele R.A.F.-ului, iar obiectivele militare n-au suferit decât stricăciuni reduse”.

Deacon Elliott a fost chemat împreună cu alți doi piloți din Hawkinge să escorteze un *Anson* având misiunea de a localiza punctele de şoc ale bateriilor grele de la Dover care bombardau Calais-ul. La a doua misiune, *Anson*-ul, temându-se de o intervenție dușmană, a grăbit întoarcerea. Aterizând seara la Biggin Hill, Deacon Elliott află că cel mai bun prieten al său, Dutch Holland, nu s-a mai întors. Se pare că a fost lovit de antiaeriana britanică deasupra estuarului Tamisei şi a sărit cu paraşuta. Cu picioarele zdrobite, a fost transportat la spitalul Chatham, unde a murit.

Londra este atacată în noaptea de 21 spre 22 septembrie.

La 22 septembrie, la capătul unei zile destul de calme, popota de la Biggin Hill era plină de veselie. Spitalul vecin a trimis nişte infirmiere pentru un „party”. Se dansează în micul bar decorat cu caricaturi, în hol şi în sala de mese. Câteva perechi au ieşit pe terasa cu dale mari, a cărei scară mărginită de arbuşti dădea spre câmpia engleză. Seara era frumoasă. „O excelentă distracție...”, spune Deacon Elliott.

În timpul nopții, Londra a fost bombardată. Fără îndoială că aviatorii au auzit vuietul celor o sută douăzeci şi trei de bombardiere care zburau spre capitală. O duzină de *Blenheim* şi de *Defiant* au încercat, fără succes, să le intercepteze. Potopul s-a abătut asupra



orașului. „Londra semăna cu infernul lui Dante”, povestește lordul Alanbrooke.

Escadrila 72 se afla dis-de-dimineață în aer. Radarele au reperat șase valuri, patru mari și două mici, care se îndreptau spre Dover. „Mă pregăteam tocmai să încep lupta cu un *Messerschmitt 109* – povestește Deacon Elliott – când un alt *109* făcu același lucru cu mine. Erau peste tot”. Al doilea german fu cel care a tras întâi. Cu tunul. Din aripa stânga a *Spit*-ului începură să se desprindă bucăți, iar glycolul țâșni din motor. Apăru deodată o săgeată cu cocarde. Era sergentul Norfolk, care venea în ajutor. El însoți *Spitfire*-ul rănit până la sol, unde acesta se zdrobi. Pilotul ieși de acolo neatins. „Am avut noroc”, notează Deacon Elliott.

Galland a participat la luptă. A atacat la nord de Rochester o escadrilă de *Hurricane*: „Prima mea salvă – spune el – a făcut să explodeze un aparat, ale cărui sfărâmături erau gata să mă izbească... Profitând de confuzia generală, am degajat printr-un derapaj violent, care mi-a permis să zăresc, la o mie de metri mai jos, corolele a două parașute...” Dar pentru asul german ziua nu era încă terminată. La întoarcere dădu peste un *Hurricane* izolat. Îl atacă printr-un picaj frontal și îi dădu foc. Atunci am văzut în carlinga căscată un mort, ale cărui mâini erau crispate pe manșă. Aparatul cobora lin spre câmpiile învăluite în ceața... N-am mai avut curajul să-l execut”.

Bilanțul zilei : Marea Britanie bate Germania cu șaisprezece la unsprezece.

Când piloții au aterizat seara, la Biggin Hill, i-a așteptat o surpriză minunată : treizeci și șase de aparate de vânătoare noi-nouțe. Cu ele se putea forma un *wing*! Deacon Elliott notează : „Ce a fost mai greu a trecut”!

De fapt, situația evoluase mult în câteva săptămâni. Sunt două zile de când Hitler i-a ordonat lui Raedcr să împrăştie flotilele de invazie în diferitele porturi la Marea Mânecii, „astfel ca să fie reduse la minumum pagubele suferite de aceste vase în timpul atacurilor aeriene ale inamicului". Fotografiile aduse de aparatele de observație britanice confirmă reducerea simțitoare a activității din aceste porturi. Nu mai erau văzute distrugătoare evoluând în jurul Brest-ului, iar pe întregul litoral numărul şalupelor de debarcare scăzuse cu aproape o treime.

Profitând de această acalmie. Churchill hotărî trimiterea *Hampden*-elor, a *Wellington*-urilor şi a *Whitley*-urilor pentru a bombarda Berlinul. Întâmpină însă o puternică rezistență din partea înaltului stat-major al Forțelor aeriene britanice. Churchill se încăpățâna. Dar şi aviatorii. În cele din urmă, raidurile vor avea loc, dar bombardându-se numai obiectivele militare.

În seara zilei de 23 septembrie, cele două formații inamice s-au întâlnit fără să se vadă, pe un cer fără nori. Două sute şaizeci şi unu de avioane germane se duceau să arunce foc asupra Londrei. Vor fi primite de o antiaeriană violentă. O sută nouăsprezece avioane engleze zburau spre Berlin.

La aceeaşi oră, Galland se îndrepta de asemenea spre capitala germană. A patruzecea victorie i-a adus frunzele de stejar pe crucea lui de cavaler. Era, după Dietl şi Mölders, al treilea soldat al Reich-ului care primea această distincție, dar totodată i se interzicea zborul. Aşa era regulamentul.

Luptătorilor copleşiți de lauri nu li se îngăduia să rişte. Moartea lor ar fi echivalat cu o înfrângere. Viața lor devenea un exemplu. „Eram sigur că voi putea aranja chestiunea asta – relatează Galland —, căci urma să primesc frunzele de stejar chiar din mâinile führer-ului".

Despre această întâlnire nu avem decât relatarea făcută de Galland. Fu primit fără martori în noua cancelarie, Berlinul fusese

bombardat în cursul nopții. Hitler n-a pomenit nimic despre aceasta; în orice caz, nici Galland n-a scos o vorbă.

Göring îşi invitase pilotul la o vânătoare de cerbi. Întâlnirea fusese fixată la pavilionul de vânătoare. Galland văzu ieşind de acolo un mare vânător de operetă : „Cizme lungi din piele de căprioară, o vestă verde din piele de capră sălbatică, pe o cămaşă de mătase cu mânecile bufante, iar la brâu un enorm cuțit de vânătoare, copie micşorată a unui vechi paloş german”. Pădurea era neasemuit de frumoasă. Toate tonurile aurii se îmbinau printre ciulini şi arbuşti. „Era epoca când cerbii boncăluiesc în adâncul pădurilor – scrie Galland —, iar în fiecare seară gonaci călare sunau din corn de-a lungul traseului prevăzut pentru a doua zi”. Göring îl felicită pe musafirul lui pentru distincție. Frunze de stejar! Va veni ziua când Galland va avea dreptul la diamante. În 1942; cu acest prilej, „tovarăşul de arme” al führer-ului va face una din glumele sale favorite. Galland se prezentă lui Göring purtând crucea sa de cavaler împodobită cu diamante. Reichsmarschall-ul luă în mână decorația pentru a o privi de aproape. Era, ca de obicei, prinsă cu o jartieră de damă trecută pe sub gulerul tunicii. Hohote generale de râs. Göring opri crucea, care nu avea diamante veritabile. Câteva zile mai târziu i-o înapoie lui Galland. Acum era o bijuterie autentică !

— Iată, spuse el, diamantele führer-ului şi iată-le şi pe cele ale Reichsmarschall-ului. Care dintre noi doi se pricepe mai bine la diamante?

La Karinhall se vânează. Timp de trei zile, precedați de sunetul cornului, ei se afundă în pădurile fermecate. „Göring mi-a rezervat, în afara felicitărilor, îşi o surpriză de soi : un cerb excepțional, pe care l-a păstrat multă vreme ca pe lumina ochilor săi şi pe care mi-l ceda cu regret”. Galland era un bun trăgător. Îşi pierduse un ochi în cursul

unei aterizări forțate, dar celălalt era pătrunzător. Obişnuia să spună că pilotul de vânătoare are nevoie de patru calități : o vedere excelentă, un timp de reacție foarte scurt, să ştie să ochească foarte bine şi să aibă o foarte mare încredere în el. Galland nu ducea lipsă de aceasta din urmă. El ucise cerbul. „Era într-adevăr un animal măreț, cu nişte coarne impresionante”. Göring i le oferi.

Galland socotea vizita terminată. Îl privea pe Göring. Mai mult, îl vedea. Pentru a cunoaşte un melc, trebuie să-i cunoşti cochilia. Acest lucru este valabil şi pentru mai marii lumii acesteia. Universul pe care l-au clădit în jurul lor, pe măsura ascensiunii, îi trădează. Acolo unde ei se cred mai apărați sunt de fapt goi. La Karinhall poate fi văzut Siegfried. Siegfried jucat de un bătrân comediant obosit.

„După un dejun desăvârşit – povesteşte Galland — mă pregăteam să plec, dar Göring mă mai reținu. Trebuia să primească rapoartele cotidiene de la *Luftflotte II* şi *III* şi voia să le examineze împreună cu mine...”

Zilele de 24, 25 şi 26 septembrie nu au fost prea grozave pentru Luftwaffe. În 24, şefii armatei engleze, neştiind că Hitler hotărâse să anuleze operația, se aşteptau să înceapă invazia. Timp de trei zile germanii atacă uzinele de aviație, provocând ravagii. Îndeosebi ucid mulți oameni : la Woolston, la Supermarine, o sută de salariați; la Filton, la sediul Bristol-ului, şaptezeci şi doi; la Southampton, din nou la Supermarine, treizeci. Instalațiile sunt distruse, iar producția oprită timp de câteva zile.

Apoi, în fiecare noapte, Londra este bombardată.

Pentru agresori însă, socoteala era costisitoare. Polonezii din escadrila 303, care primiseră inspecția regelui George al VI-lea, se băteau ca nişte demoni. Lupta costase scump : două sute şaizeci şi două de aparate doborâte, față de cele o sută patruzeci şi patru ale

englezilor. Proporția, care până atunci fusese de şapte la cinci, se schimbase în nouă la cinci.

„În locul omului care la masă glumise cu plăcere – scrie Galland – găseam un om consternat. Cu o mină obosită îmi arătă rapoartele primite”.

Cei doi oameni erau acum singuri în cabinetul de lucru al Reichsmarschall-ului. Göring era „foarte zguduit”. Se întreba dacă n-a fost cumva înşelat de nişte rapoarte mincinoase. Pentru că voia să învingă, i se dădeau buletine victorioase. El personal făcuse oare altfel? Führer-ul dorea ca Londra să fie transformată în ruine? Atunci credinciosul lui Hermann bombarda Londra. El ştia totuşi foarte bine că *Fighter Command*-ul era cel care trebuia distrus. Cei ce vor să aibă totdeauna dreptate îşi pierd dreptul de a cunoaşte adevărul.

Göring se întoarse spre Galland. Asul îşi mesteca între dinți trabucul şi-şi muşca mustața neagră. Cu un pirat, iată cu cine semăna! Trebuia să-l vezi la Karinhall ca să-ți dai seama de acest lucru. Reichsmarschall-ul îi ceru să-i spună adevărul, „fără să încerce să-l înfrumusețeze”. Pierderile suferite de Luftwaffe erau cele mai grele de la începerea ofensivei. Din ce cauză? „I-am repetat ceea ce-i expusesem deja lui Hitler – spune Galland. – Cu tot numărul mare de aparate de vânătoare doborâte, nu se putea constata la inamic nici o diminuare hotărâtoare a efectivelor, nici o scădere, oricât de mică, a moralului. Dimpotrivă, R.A.F.-ul nu rămânea dator nici o lovitură”.

De obicei, Reichsmarschall-ului nu-i plăcea de loc să i se facă dovada că luna nu poate fi atinsă atunci când el intenționa s-o apuce cu dinții. În seara aceea însă îşi ascultă cu seriozitate pilotul. Nu spuse nimic. Fără îndoială că în sinea lui simțea că Siegfried e pe cale să moară.

„Seara – povesteşte Galland – am plecat cu capul cerbului «meu»“. În tren făcu senzație. Toți se uitau nu la crucea lui de cavaler cu frunze

de stejar, ci la trofeul lui de vânătoare. O doamnă în vârstă începu chiar să protesteze. „Capul – spunea ea – miroase grozav de urât, şi coarnele acestea – pe care eu uitasem să le învelesc în hârtie – sunt extrem de periculoase”. „Gândindu-te mai bine – încheie Galland –, îi dădeai dreptate”.

La 27 septembrie, vremea era când ploioasă, când însorită, cu o uşoară ceaţă deasupra Mării Mânecii.

A fost ziua ultimei „Walhalla”, dimineaţa de adio deasupra capitalei britanice.

„Dă-mi mâna ta, frumoasa ta mână albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia...”

Dis-de-dimineaţă escadrilele se înalţă şi se năpustesc asupra haitei. Polonezii din escadrila 303 şi canadienii din 229 se află în primele rânduri. De asemenea şi escadrila 72 a lui Deacon Elliott. De două zile, escadrila s-a schimbat într-un *wing* şi se antrenează pentru mişcările marilor formaţii. La Biggin Hill se poartă moda Bader. Ea nu este încă pusă la punct.

„Felul în care pilotau unii – observă Deacon Elliott – denota lipsa de experienţă a echipajelor”.

Rezultatul nu era totuşi rău : şapte aparate confirmate, patru probabile şi trei avariate. Din rândurile *wing*-ului au fost ucişi doi piloţi, dintre care unul din cauză că a aterizat în Tamisa.

După-amiază se ia de la capăt :

„Bombardierele germane erau literalmente masacrate – povesteşte Deacon Elliott. – Escorta lor nici nu mai cobora să lupte. Mă întreb dacă s-a putut reîntoarce vreunul”.

„Walhalla” a fost ripisită. Lovită din toate părţile deasupra Kent-ului, mai mult sau mai puţin abandonată de escorta ei, ea s-a împrăştiat în mai multe direcţii. Unele avioane şi-au aruncat bombele

pe câmp; altele fac cale întoarsă şi fug spre mare. Sunt urmărite de țăcănitul mitralierelor. Lupta e generală. Piloții britanici par stăpâniți de furia de a ucide. Simțeau poate că erau pe cale să obțină victoria, să încline definitiv balanța în favoarea lor? Cu degetul pe trăgaciul mitralierelor, cu picioarele fixate pe palonier, cu masca de oxigen pe față, în vacarmul foniei, ei înmulțeau strigătele de :

— *Tallyho* !

Săgeți cu cocarde muşcau de coada bombardierelor amenințate. Rafalele se succedau. Se executau picaje, redresări, viraje până la limita amețelii. Se trage mereu; patruzeci şi cinci de aparate germane sunt la pământ; majoritatea au căzut în mare. Englezii pierd douăzeci şi opt de aparate, aproape toate deasupra uscatului.

„Personal – observă Deacon Elliott —, cred că ziua aceea a marcat cotitura hotărâtoare a bătăliei”.

Seara, valurile Mării Mânecii rostogoleau epave.

În cursul nopții, Londra este din nou bombardată.

Ziua de 28 septembrie a fost însorită. Începuse semănatul grâului. La Bentley Priory sosi un mesaj al primului ministru : „Vă rog să felicitați *Fighter Command*-ul pentru rezultatele de ieri. Amploarea şi intensitatea luptelor, precum şi grelele pierderi pricinuite inamicului plasează ziua de 27 septembrie pe acelaşi plan cu 15 septembrie şi 15 august, ca pe a treia mare victorie obținută de *Fighter Command* de la începutul bătăliei pentru Anglia”.

La finele lunii septembrie, *Fighter Command*-ul dispunea de şase sute şaizeci şi cinci de avioane de vânătoare. La 10 iulie avusese şase sute cincizeci şi şase. Producția aeronautica a compensat cu precizie pierderile suferite în luptă. Lordul Beaverbrook şi sir Hugh Dowding au

Ordinul Băii

Richard Hillary

făcut, amândoi, treabă bună.

Dowding a fost ridicat de rege la rangul de Mare comandor al *Ordinului Băii.*

„Dacă aviația de vânătoare engleză n-ar fi rezistat, în toamna anului 1940 – scria mai târziu Air Chief Marshal-ul —, Anglia ar fi fost invadată”.

Pentru prima dată de când intrase în spital, Richard Hillary căpătase autorizația să iasă : „Londra matinală – scrie el – era într-adevăr, ca întotdeauna, locul cel mai agreabil din lume. Mirosul străzilor ude, al rumeguşului de lemn împrăştiat prin măcelării, al asfaltului ce era topit pentru repararea trotuarelor avea ceva amețitor...”

Dar pilotul care suferise arsuri provoca încă spaimă. Va mai trebui să se supună multor operații până îşi va regăsi o față omenească. A fost trimis la MacIndoe, la spitalul Regina Victoria din East Grinstead. Acolo era vizuina „cobailor”, al căror imn suna astfel :

„Am avut câțiva nebuni de australieni,
Francezi, cehi şi polonezi,
Am avut chiar şi yankei.
Dumnezeu să binecuvânteze prețioasele lor suflete!

Dar, în ce-i priveşte pe canadieni,
– Oh, asta-i o altă poveste!
Ei n-au putut suporta accentul nostru
Şi au trebuit să-şi construiască o aripă separată[3]...”

[3] Faptul aste exact : canadienii din Royal Canadian Air Force se găseau la un moment dat în număr asa de mare la East Grinstead, încât guvernul lor a construit o aripă suplimentară pentru a i adăposti. Această aripă era ea singură mai spaţioasă decât spitalul la care fusese adăugata.

„Armata MacIndoe” este o adevărată curte a miracole'or. Ea ocupă sala nr. 3. Pensionarii ei o numesc „staulul”. „Sala nr. 3, afectată unora dintre cele mai grave cazuri – povesteşte Richard Hillary —, era o baracă lungă şi scundă, cu o uşă la un capăt, conținând douăzeci de paturi pe fiecare parte. Aceste paturi erau atât de apropiate, încât, fără prea mare efort, se putea da mâna cu vecinul”. Între fiecare pat se afla un cufăr, în mijlocul încăperii o masă cu un aparat de radio, iar în fund, un pian. Dacă trăgeai o perdea, descopereai o cadă rudimentară. Bolnavii erau nişte monştri, iar infirmierele, în majoritate irlandeze, puteau menține numai anevoie ordinea.

MacIndoe avea, îndărătul unor ochelari cu ramă de baga, fizionomia unui profesor universitar american. Datorită energiei sale, el revoluționase chirurgia arsurilor. Pe plan psihologic a înțeles că avea de-a face cu nişte copii mari descumpăniți. S-a dus să culeagă piloții, unul câte unul, în spitalele prin care erau răspândiți. Adunați în ca-bana de la East Grinstead, răzvrătiți şi îndurerați, ei îşi regăseau maniile, pretențiile şi limbajul propriu. LaMacIndoe se putea păstra bere – încercând dulcea emoție de a nesocoti legea; era permis să spui infirmierelor „vândutele lui de Valéra”[4] cu condiția de a nu întrece măsura. Se putea fuma, se putea merge la cinematograf la Londra... şi reveni abia a doua zi la ora micului dejun, fără a provoca indignarea altcuiva decât cea perfect simulată a infirmierei-şefe. La fel era şi cu tratamentul. MacIndoe adoptase metoda adevărului crud. El descria pacientului etapele intervențiilor pe care le va face asupra lui, îi anunța numărul operațiilor la care urma să fie supus şi nu-i ascundea durata spitalizării sale. Când Richard Hillary l-a întrebat :

— Când voi putea zbura din nou? El i-a răspuns :

— Nu înainte de viitorul război.

[4] La acea dată şeful Republicii irlandeze.

Însăşi terapeutica lui era nouă, cu toate că preluase principiile de la un chirurg fanfaron din secolul al XVI-lea. Respectivul se numea Fiorovanti şi pretindea că în 1551 fusese martorul unui duel care opusese doi nobili italieni pe pământul Africii. Unul din cei doi adversari se alese cu nasul retezat. Fiorovanti l-a ridicat din nisip, a urinat pe el pentru a-l spăla şi l-a cusut la loc strâns pe obrazul nefericitului. Opt zile mai târziu, când desfăcu pansamentul, fu uimit să constate că nasul, departe de a fi putrezit, era „prins la locul lui" şi că proprietarul lui „se simțea bine". MacIndoe fusese impresionat de povestirea aceasta. Fie că era adevărată sau falsă, ea i-a deşteptat interesul. La începutul războiului, examinarea marinarilor sau a soldaților care suferiseră arsuri şi după accident au rămas multă vreme în apa mării i-a permis să constate că țesuturile umezite şi sărate suportau mai bine tratamentul decât cele uscate şi pline de puroi. El hotărî să încerce experiența băii sărate – la aceasta servea cada din spatele perdelei. Ea stătea direct pe pământ, cu robinetele încă fixate la locul lor, cu toate că baia era umplută cu ajutorul găleților.

„Îmi amintesc de prima oară când am băgat pe cineva în baie – povesteşte Taffy, infirmierul său. – Băiatul suferise arsuri groaznice, o adevărată nenorocire! Maestrul (aşa-l numeau bolnavii) cususe deja la loc o fâşie şi ne-a spus să-l băgăm în apă pe nefericit, ca să-l răcorim. A fost ceva înfiorător! Băiatul şi-a închipuit, fără îndoială, că era o baie fierbinte. S-a zbătut să ne scape şi am auzit cât se poate de limpede cum îi plesneau cusăturile operației..."

Puțin câte puțin, groaza făcea loc uşurării. Este întotdeauna rău să te bagi în apă şi e bine când te afli deja în ea. Dar ceea ce e mai important prin acest tratament, țesuturile devin mai maleabile sub scalpelul magic al lui MacIndoe. Etapă cu etapă, el sculptează literalmente alte dețe.

Tom Gleave

— Aştia-s ochelari de cal ce-au lipit aici! – strigă el când descoperi pleoapele lungi grefate lui Hillary.

Zilele erau interminabile, iar suferinţele atroce. Munca aceasta lentă de cârpăceală necesita frecvente treceri prin sala de operaţie. Ieşeai de acolo acoperit de pansamente, adesea vremelnic orb şi cu îngrozitoarea impresie că duhneşti.

„După trei zile – scrie Hillary —, pansamentul pe care-l aveam sub nas începu să miroasă atât de tare, încât îl stropeam din abundenţă cu colonie. De atunci, mi-e greu să evit o senzaţie de greaţă când întâlnesc mirosul acestei colonii în cursul unei recepţii sau în societate”.

Calvarul este presărat cu insuccese şi deznădejde, dar ce nu este omul gata să suporte atunci când şi-a pierdut până şi aspectul omenesc? Cu o oră mai înainte erai un băiat tânăr, destul de mândru de uniforma ta albastră, de decoraţiile şi de meseria ta de pilot. Partea ta era cerul, frica şi fetele. Erai gata să mori. Acceptaseşi moartea ca făcând parte din regula jocului, dar niciodată, absolut niciodată, nu ai fost de acord să ajungi *aşa ceva* !

Când soţia lui Tom Gleave[5] veni să-l vadă pentru prima oară în sala nr. 3, ea nu se putu reţine să roşească. Îl întrebă :

— Dar ce-ai mai făcut, scumpule?

— Un schimb de cuvinte cu un neamţ.

Ea se strădui să surâdă şi se aşeză la căpătâiul lui. Abia după câteva săptămâni, privindu-se într-o oglindă, Gleave înţelese curajul de care a avut nevoie soţia lui ca să nu leşine. Hillary face o descriere cutremurătoare a suferinţelor îndurate de Gleave. „Avea o grefă răsfrântă pe nas şi nervii descoperiţi pe frunte, încât nu reuşea să doarmă, iar sora de noapte nu putea să-l drogheze destul pentru a-l împiedica să sufere”.

[5] Va deveni şeful clubului „cobailor” şi va spune despre rănile lui : „Sunt nişte arsuri standard tip *Hurricane*”.

Robert Raymond Smith-Barry (dreapta)

Din diferite spitale din sudul Angliei, MacIndoe primise nişte mumii de coşmar, învăluite în acid tanic. Printre ele se afla şi Geoffrey Page[6]. Aceşti oameni erau monstruoşi şi totodată groteşti.

„Iosef cehul – mai povesteşte Hillary —, cu țesuturile nasului său care creşteau din cele ale frunții, cu orbitele lui ciozvârte de brațe şi cu ochii plini de o încredere idioată; omul care la drept vorbind nu mai avea obraz, ci numai ochi, incapabil să vorbească normal, dar cât era de interesant, o da, deosebit de interesant...”

Smith Barry, un veteran din 1914—1918, fusese recomandat maestrului de către colonelul Phillipi :

— D-l MacIndoe? Bun, ascultați-mă. Aş dori să faceți rost de o cameră personală, o saltea moale, o infirmieră drăguță şi să acordați personal atenția dumneavoastră de patru ori pe zi unui prieten pe nume Smith Barry. A fost deja internat în două spitale şi a plecat singur de acolo pentru că nu i-a plăcut felul în care era tratat. Acum vrea să vină la East Grinstead.

Cu toate că era înfuriat, chirurgul se execută. Veteranul a fost îngrijit cum nu se poate mai bine. După câteva săptămâni veni să-l caute pe MacIndoe :

— M-am gândit, spuse el, că bătrâna mea cherestea ar putea fi de un oarecare folos Royal Air Force-ului. Mă propun ca rezervă de piele pentru toți aceşti tineri.

MacIndoe avu toate dificultățile din lume să-i demonstreze că pielea lui nu era bună decât pentru el şi că nu exista decât un singur Smith Barry pe lume. Veteranul se resemna să rămână numai ca ofițer de legătură între East Grinstead şi Ministerul Aerului.

„Binele pe care l-a făcut după aceea clubului – încheie MacIndoe – ar fi meritat să fie recompensat printr-un covor roşu aşternut chiar din

[6] El va elabora statutele asociaţiei create în 1941, în cursul unei întâlniri cu câţiva dintre ei în jurul unei sticle de sherry.

momentul sosirii lui între ambulanță şi pat”.

De la începutul lui octombrie, raidurile germane se succed cu o regularitate teribilă. Suprema cochetărie era ca nici să nu pomeneşti de ele. În mintea celor mai mulți englezi se formase în cele din urmă convingerea că bombardamentele i-ar amenința mai puțin dacă îşi vedeau de trai fără să le bage în seamă. În fața imobilelor prăbuşite, oamenii ridicau în grabă palisade. Morții erau îngropați, răniților li se dădeau îngrijiri. Nu era decent să tărăgănezi aceste lucruri. Richard Hillary, care se afla în capitală, în permisie, notă :

„La ivirea zorilor, Londra îşi revenea şi se apuca de treabă... Membrii *Home Guard*-ului şi cei din apărarea pasivă se duceau acasă, făceau o baie, apoi se întorceau la locurile lor. Soldatul revenea la cazarmă, aviatorul la aerodrom, în timp ce încântătoarele şi uşuraticele lor tovarăşe de petrecere îşi puneau uniformele de şoferi de maşini militare, de dactilografe sau de infirmiere...”

La escadrile au sosit, în sfârşit, întăririle de piloți atât de aşteptate. „Slavă domnului – notează Deacon Elliott —, ei au scăpat de ce a fost mai rău!” Nopțile erau însă sinistre. Nemții înzestraseră unele dintre bombele lor cu un şuier înfiorător, care mărea chinul nervilor. „Întotdeauna aveai senzația că-ți cad drept în cap. Era deprimant”.

Benito Mussolini

La 4 octombrie, Hitler şi Mussolini s-au întâlnit la trecătoarea Brenner. Contele Ciano, care a asistat la întrevedere, notează în jurnalul său :

,,În timpul convorbirilor nu s-a mai pus de loc problema debarcării în insulele britanice”.

După două zile, Göring lansă de la Berlin un plan în cinci puncte, adevărată cartă a bătăliei pentru Anglia. El aştepta următoarele de la Luftwaffe :

Wilhelm Keitel

René Mouchotte

1. Controlul absolut asupra Mării Mânecii şi a regiunilor de coastă engleze.

2. Distrugerea treptată şi totală a Londrei, cu toate obiectivele ei militare şi industriale.

3. Paralizarea vieții civile, tehnice, comerciale şi industriale a Marii Britanii.

4. Demoralizarea populației civile din Londra şi împrejurimile ei.

5. Slăbirea treptată a forțelor aeriene britanice.

Unde-i vremea când Reichsmarschall-ul spunea : „Dați-mi cinci zile, numai cinci zile de vreme frumoasă...?”

Se vedea cât de colo că nu mai era acelaşi entuziasm. Göring se afunda din ce în ce mai mult în nisipurile unei aventuri care nu mai era a lui.

La 12 octombrie, Hitler a confirmat hotărârea de a amâna debarcarea în Anglia. O notă a înaltului comandament, purtând mențiunea „ultra secret”, preciza :

„Führer-ul a hotărât ca, până-n primăvară, pregătirile pentru operația *Seelöwe* să fie continuate, cu singurul scop de a menține asupra Angliei o presiune militară şi politică, în cazul în care, la primăvară sau la începutul verii, proiectul va fi reluat, vor fi date ordine în vederea unor noi pregătiri, între timp să ne străduim să ameliorăm condițiile militare ale unei eventuale debarcări.

Semnat : Keitel”.

„Escadrila noastră – relatează René Mouchotte – a avut cinstea să primească, între două zboruri, vizita Vice Marshal-ului Park. El a strâns mâna tuturor piloților. Când a ajuns la mine, m-a întrebat despre evadarea mea şi, după ce mi-a urat succes, m-a felicitat pentru engleza pe care o vorbeam... Probabil că e surd”.

La rândul lui, Deacon Elliot a tras concluziile din săptămânile trăite în luptă :

„Disting trei faze succesive :

Prima este dominată de o intensă surescitare. Atunci arzi de nerăbdare să înfrunți dușmanul şi să-l faci praf. Ea durează până-n clipa când s-a tras în tine prea de aproape sau ai fost doborât.

A doua începe imediat după o întâmplare ca cele de mai sus. Capeți o filozofie sănătoasă. Nu eşti departe de a gândi că «discreția este cea mai bună dovadă a valorii». Nu mai cauți decât să rămâi în viața.

A treia vine de la sine. Fără îndoială că fiind tot timpul precaut, sfârşeşti prin a-ți da seama că această atitudine nu serveşte la mare lucru. Atunci începe să nu te mai preocupe decât un gând : dacă vei supraviețui sau nu. Îți faci datoria. Ai devenit un pilot de vânătoare”.

Londra îşi plecă spinarea sub bombe. Una dintre ele a lovit podul Turnului.

Pe carnetul său, Deacon Elliott notează la data de 13 octombrie 1940 :

„Trei evenimente importante :

Mai întâi, ziua de naştere a mamei. Ea mi-a scris, fără excepție, în fiecare săptămână, şi în ultima ei scrisoare mi-a spus : «Fie ca inima să-ți fie în fiecare zi mulțumită de felul cum ți-ai petrecut-o pe cea din ajun». Ea scria la fel şi celorlalți cinci frați ai mei, şi surorii mele, care erau toți mobilizați.

Apoi, Desmond Sheen, complet vindecat de rănile lui, reveni la escadrilă pentru a treia oară de la începutul războiului şi pentru a doua oară în cursul acestui an.

În fine, escadrila pleacă spre nord, la Leaconfield, la un repaus

meritat.

Pentru noi, bătălia pentru Anglia s-a terminat[7]".

În dimineața zilei de 14 octombrie, ca şi în celelalte zile, de o parte şi de alta a Mării Mânecii, unde ploaia măruntă scălda falezele, decolau avioane...

[7] Oficial ea va lua sfârşit la 30 noiembrie, dar era deja câştigată. Blitz-ul începe să i ia locul.

ÎN LOC DE EPILOG

Tod durch den Strang... moartea prin spânzurătoare.

Lacrimile au inundat ochii lui Göring. Era la Nürnberg la 1 octombrie 1946. A doua zi, Reichsmarschall-ul ceru să fie autorizat „să moară ca un soldat sub focul plutonului de execuție". I se refuză. Slăbit, înotând în tunica sa fără centură şi fără decorații, înghițind una după alta o sută de comprimate pe zi, Göring nu mai era decât propria lui umbră. I se distingea din nou forma craniului. Se putea remarca maxilarul voluntar, fruntea enormă, liniile obrazului. Era prea târziu. În el, Siegfried murise.

Bătălia pentru Anglia a fost ultima lui şansă. I-a fost confiscată, ca să fie distrusă Londra. A încercat stăruitor să salveze totul. „La ce ne-ar servi o sută de case incendiate în plus? I-am spus şi i-am repetat führer-ului că sunt convins că cunosc poporul englez tot atât de bine cât şi pe propriul nostru popor... şi că niciodată nu-l vom forța să îngenuncheze bombardând Londra!" Dar şi asta era prea târziu.

Siegfried purta în deget unul din cele trei faimoase inele împodobite cu pietre „de un deget pătrat" pe care i s-a permis să le poarte. În fiecare dimineață alegea unul. În ziua aceea purta rubinul, smaraldul sau diamantul albastru?

Îşi apropie mâna de otravă...

„Dă-mi mâna ta, frumoasa ta mână albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia..."

Air Chief Marshal
Sir **Hugh C. T. Dowding**
Lord of Bentley Priory
Commanding-in-Chief,
Fighter Command,
Royal Air Force

Lord Dowding of Bentley Priory.

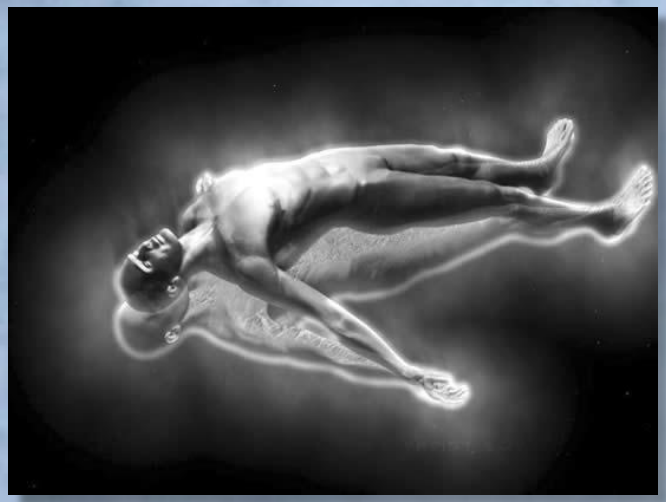
Acesta este titlul pe care regele l-a acordat lui Dowding după căderea lui în dizgrație. Ca toți conducătorii războiului, odată victorios, responsabilul *Fighter Command*-ului a fost înlocuit. Park a fost trimis pe un teatru exterior de operații. Primind cea mai înaltă distincție a sa, Dowding s-a mulțumit să-i scrie lordului Balfour : „Dacă aş putea, mi-ar place sa tai decorația într-o mie de bucăți şi să le împart dragilor mei băieți din aviația de vânătoare, căci ei sunt cei care au câştigat-o cu adevărat”.

În prezent, îmbătrânit, înăcrit, solitar, el trăieşte retras la țară. Se crede că nu întreține relații cu nimeni. Dar nu-i adevărat. El trăieşte laolaltă cu morții. Casa lui e plină. Iar Dowding se înțelege bine cu ei. A scris mai multe lucrări despre viața de apoi şi a relatat experiențe stranii[1].

„Da, am fost doborât şi ucis – povesteşte un pilot polonez care locuise la doamna Gascoigne şi la fiica acesteia. – Am supraviețuit unor numeroase lupte, dar nu şi acesteia”.

El a căzut în Franța şi a ieşit fără nici o greutate din avionul său sfărâmat. Nişte țărani se aflau acolo. El îi cheamă. Ei nu-l aud. „Nu mi-e nici foame, nici sete şi nu sunt nici obosit”, mărturiseşte el. Iar lumea în jurul Iui începu să se schimbe. Totul era inundat de culori. S-ar spune că-i un răsărit de soare sau un asfințit reflectat de mii de oglinzi. Pământul şi cerul au fost cuprinse de un delir de lumină. „Nu ştiu unde mă aflu. Mă rog. Uitasem că nu cred în religie. Mă rog, şi

[1] Cea mai cunoscută se intitulează „Many Mansions”.



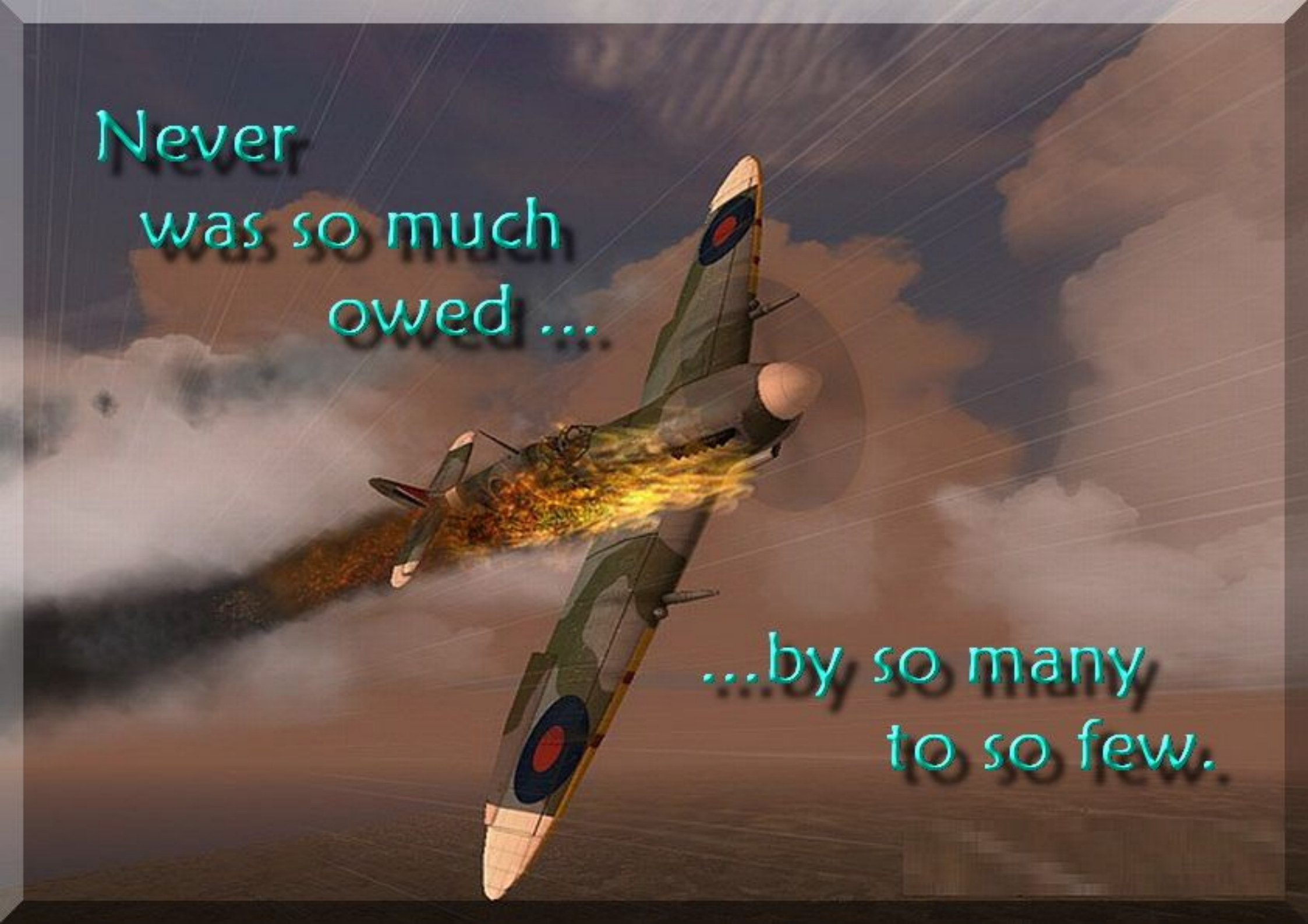
ajutorul soseşte”. Pare o fiinţă din carne şi oase care vine şi-l linişteşte pe pilot. Îi spune că schimbarea e bună pentru el şi că trebuie să doarmă. Îi atinge ochii.

Când pilotul se deşteptă, intrase din nou în corpul Iui. Nu mai reuşea să-l părăsească. Prietenul misterios era acolo. „Gândeşte-te foarte tare la un lucru care să nu aibă nici o legătură cu războiul !” Polonezul se strădui. Iată-l din nou la doamna Gascoigne. „Am senzaţii ciudate când vă aşezaţi în acelaşi scaun cu mine – spune el. – Mă aflu între două lumi. Sunt aproape şi totuşi foarte departe...”

Dowding nu va fi niciodată singur.

În capela de la Biggin Hill, sub geamul unei vitrine, de douăzeci şi cinci de ani este întoarsă zilnic fila unei cărţi de aur. Pe ea se poate citi numele celor care, decolând în ziua aceea, nu s-au mai întors; numele şi gradul lor. Uneori pagina este umplută până la ultimul rând.

Sunt toţi băieţi de-ai lui Dowding.


Never
was so much
owed ...
...by so many
to so few.